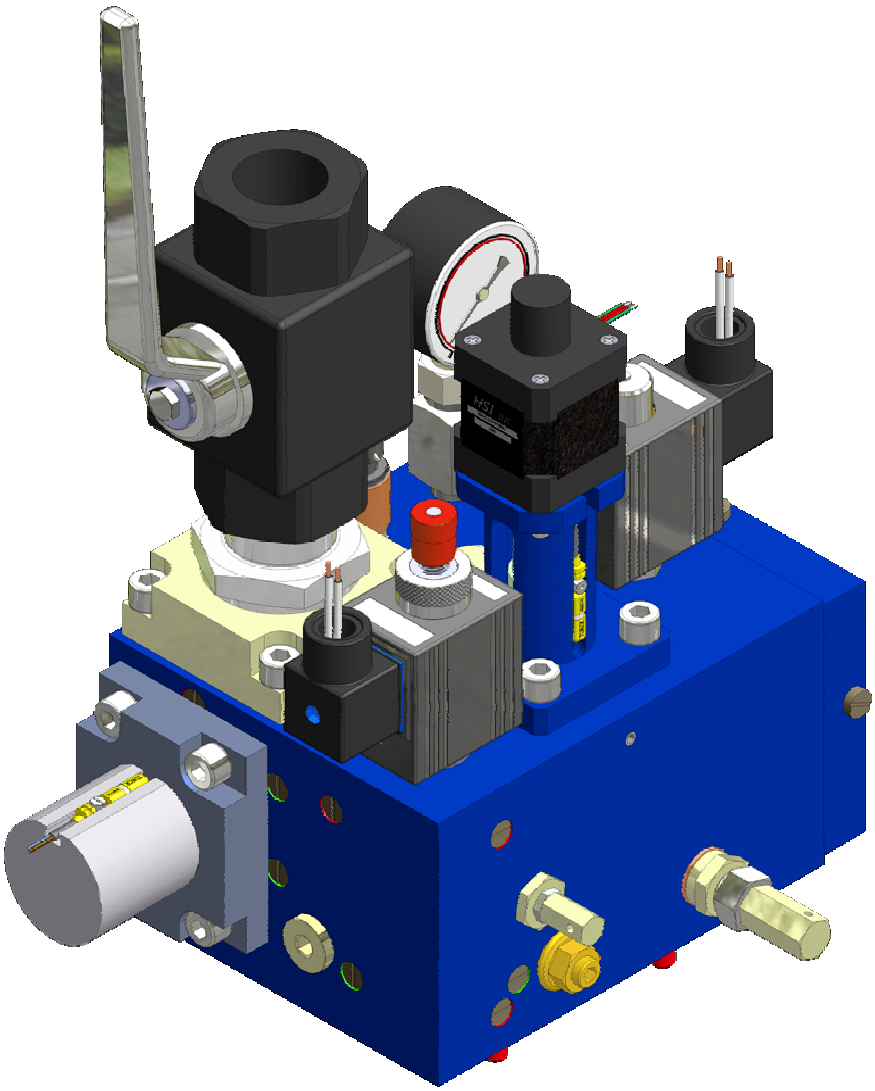
MANUEL SOUPAPE NGV A3

INSTALLATION, UTILISATION ET ENTRETIEN

1 0991 483 FR

DISPONIBLE AVEC RESERVOIR DU TYPE

GL, F1, T2, T3, T4, MRL-T, MRL-H



GMV SPA
ÉQUIPMENTS FLUIDODINAMIQUES ET COMPOSANTS POUR ASCENSEURS

Entreprise Certifiée
UNI EN ISO 9001

FRA
1.06

ATTENTION - IMPORTANT

La **GMV** n'assumera aucune responsabilité si les instructions incluses dans ce manuel ne sont pas respectées. En particulier, peut causer des problèmes à la sécurité du système et des passagers, le défaut de se conformer à ce qui est indiqué sur :

- Les signaux RUN, RDY et UP
- l'allumage et l'arrêt du moteur / pompe
- la séquence de soft stop
- les capteurs S1, S2 et S3

ATTENTION
L'opération de retour automatique à l'étage en l'absence de la tension doit être effectuée en amenant la cabine à l'étage le plus basse. Le retour à un étage différent de l'étage le plus basse peut causer des problèmes à la sécurité du système et des passagers.

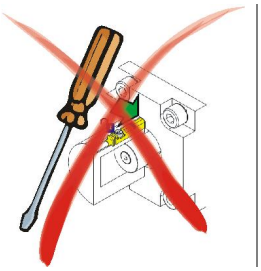
Ne déplacez jamais les capteurs S1 S2 S3!

Les capteurs sont installés, réglé et testé à l'usine.

Le changement de leur position doit être effectuée uniquement par personnel autorisé et dûment formé.

Le déplacement de ces capteurs peut causer des problèmes à la sécurité du système et des passagers.

Les déplacement de les capteurs, annule la garantie.



PARAMETRES IMPORTANTS

`5.12 Mode`

Réglé en usine: **`INSTALLATION`**
Vous pouvez changer le paramètre à la normale après que vous avez terminé:

- L'installation des principaux parties (cabine)
- La connexion de tous les signales de la gaine

`5.5 p_stat min`
`5.6 p_stat max`

Les paramètres sont ajustés à l'usine sur les pressions suivantes:
Pmin (>= 12) = pression calculée avec la cabine vide
(ou la Pmin de la combinaison moteur/pompe - 20)
Pmax = pression avec la cabine à pleine charge.
Après l'installation, contrôler que le paramètre (Menu 1.1) que les valeurs correspondent à celles introduits et, si différents, les corriger avec ceux détectés.
Ces valeurs se réfèrent à la courbe de fonctionnement en mode **`NORMAL`** et sont ignorés en mode **`INSTALLATION`**

Tous les autres paramètres ne sont pas appliqués lors de l'installation, mais sont nécessaires pour réglementer en détail l'opération en mode `NORMAL`

ALARMES

`ALARM ?`

Pour éviter l'apparition de quelques-uns des alarmes est suffisante que:

- La pression est au moins à7-8 bar (Menu 1.1)
- La température de l'huile est au moins 5-8 °C (Menu 1.2)
- Le moteur / pompe se démarre seulement après le signal RUN envoyé de la carte (Menu 1.5 output, paramètre N)

En cas d'alarmes consultez la section dépannage de ce manuel et suivez les instructions. Si vous ne trouvez pas une solution à le problème contacter le service d'assistance.

PASSER A LE MODE NORMAL A LA FIN DE L'INSTALLATION

1. Utiliser le programmateur PT01 pour changer la valeur du paramètre `5.12 Mode = Normal`
2. Vérifiez que les paramètres suivants (menù `5 Setting`) sont corrects:
   - `5.1 Lift Ratio` : doit être la valeur déclarée sur le dessin de projet
   - `5.2 Jack Diam` : doit être la valeur déclarée sur le dessin de projet
   - `5.5 Pstat min` : avec la cabine vide doit être égale à la valeur du menù `1.1 Pressure`
   - `5.6 Pstat max` : avec la cabine à pleine charge doit être égale à la valeur du menù `1.1 Pressure`

INDEX

0 GENERALITES 6
0.1 INTRODUCTION INFORMATIVE 6
0.1.1 DEFINITIONS 6
0.1.2 TERMINOLOGIE ET SYMBOLES UTILISES 6
0.1.3 NORMES DE REFERENCE 6
0.2 DOCUMENTATION POUR L'ENTRETIEN 6
0.3 SECURITE DURANT LES OPERATIONS DE ENTRETIEN 6
0.4 OUTILLAGE 6
0.5 DISPOSITIONS GENERALES 7
1 CARACTERISTIQUES ET QUALITE REQUISE 8
1.1 SOUPAPE NGV A3 8
1.2 LE FLUIDE 8
1.3 DESCRIPTION DE FONCTIONNEMENT NGV A3 9
1.4 LE DOUBLE SECURITE 10
1.5 CARATTERISTIQUES PRINCIPALES 10
2 OPERATIONS POUR L'INSTALLATION 11
2.1 RACCORDEMENTS HYDRAULIQUES 11
2.1.1 ENCOMBREMENT ET FORAGE SUR LA CENTRALE 11
2.1.1.1 SOUPAPE 1"¼ 11
2.1.1.2 SOUPAPE 1"½ 12
2.1.2 ENTREE ET SORTIE COTE DE LA CENTRALE HYDRAULIQUE 13
2.1.2.1 SOUPAPE 1"¼ 13
2.1.2.2 SOUPAPE 1"½ 13
2.2 CIRCUIT HYDRAULIQUE 14
2.3 RACCORDEMENTS ELECTRIQUES 15
2.3.1 QUALITE REQUISE POUR LE TABLEAU DE MANŒUVRE 15
2.3.2 TEMPS D'INTERVENTION 15
2.3.3 SCHEMAS DE FAUTE 16
2.4 OPERATIONS PRELIMINAIRE A LA CONNEXION 16
2.5 SCHEMAS DE CABLAGE AU TABLEAUX DE MANŒUVRE 17
2.5.1 SCHEMA GENEREL 17
2.5.2 SCHEMAS DE CABLAGE DE SIGNAUX 18
2.5.3 SCHEMAS DE CABLAGE DE L'ALIMENTATION 18
2.6 CONNEXIONS AU TERMINAL 19
2.7 CONNEXIONNS A LA CARTE 19
2.8 RACCORDEMENT PAR TUYAU HYDRAULIQUES 20
2.8.1 RACCORDEMENT PAR FLEXIBLE 20
2.8.2 RACCORDEMENT PAR TUYAU RIGIDE 20
3 CARTE DE CONTROL NGV A3 21
3.1 CARACTERISTIQUES ELETCRIQUES 21
3.2 PERFORMANCE 21
3.2.1 INDICATEURS 21
3.3 SPECIFICATION DES CONNEXIONS 22
3.3.1 INTERFACE TABLEAU 22
3.3.2 INTERFACE SOUPAPE 23
3.3.3 INTERFACE UTILISATEUR 24
3.4 SEQUENCE DES SIGNAUX ET COMMANDES 25
3.4.1 GRAFIQUE MONTEE 25
3.4.1.1 SEQUENCE DES SIGNAUX POUR MONTEE 25
3.4.2 GRAFIQUE DESCENTE 26
3.4.2.1 SEQUENCE DES SIGNAUX POUR DESCENTE 26
3.5 DISTANCE DE RALENTISSEMENT 27
3.6 MICRO-NIVELLEMENT 28
3.6.1.1 SEQUENCE DES SIGNAUX 28
4 REGLAGES ET TESTS 29
4.1 REGLAGE DE LA SOUPAPE DE SURPRESSION (OPP/MPS) 29
4.2 REGLAGE DE LA PRESSION DE LA QUEUE SUR LA VSMA 30
4.3 ESSAI DE LA SOUPAPE D'ARRET (VC) 30
4.4 TESTS DES DISPOSITIFS CONTRE DES MOUVEMENTS INCONTROLES 30
4.4.1 CONDITIONS PRELIMINAIRES 30
4.4.2 TEST EN MONTEE 31
4.4.3 TEST EN DESCENTE 31

4.5 TEST DU SYSTEME DE CONTROLE **32**
4.6 SIMULATION DES DEFAUTS DES SORTIES RDY ET RUN **32**
4.6.1 TEST DU RUN TOUJOURS "ON" 32
4.6.2 TEST DU RDY TOUJOURS "OFF" 32
4.6.3 TEST DU RUN TOUJOURS "OFF" 32
4.6.4 TEST DU RDY TOUJOURS "ON" 32
4.6.5 QUITTER LE TEST RUN-RDY 32
5 PROGRAMMATION **33**
5.1 PARAMETRES DU SYSTEME **33**
5.2 MENU COMPLET **34**
5.3 MENU **35**
- 1 - DIAGNOSTIC 35
- 2 - ALARMES 35
- 3 - RESET ALLARMI E FAULT 35
- 4 - RÉGLAGES 36
- 5 - CONFIGURATIONS 37
- 6 - PARAMETRES DE MONTEE 38
- 7 - PARAMETRES DE DESCENTE 38
- 8 - FONCTIONS D'OUTPUT 39
- 9 - TEST 39
- 10 - PROGRAMMATION AVANCEE 40

5.4 LISTE DES FONCTIONS PROGRAMMABLES DES SORTIES **40**
5.5 TABLEAU DES PANNES **41**
5.6 ACCESSOIRES **41**
6 ENTRETIEN ET DEPANNAGE **42**
6.1 ENTRETIEN PROGRAMME **42**
6.2 PLAN D'ENTRETIEN ET CONTROLES PERIODIQUES **42**
6.3 FICHES D'ENTRETIEN **42**
6.4 DEPANNAGE **44**
6.4.1 DIAGNOSTIC DES ANOMALIES 45
6.5 DEPLACEMENT DE CAPTEURS **47**
6.5.1 CAPTEUR S1 47
6.5.2 CAPTEUR S2 47
6.5.3 CAPTEUR S3 47
7 CERTIFICATS **48**
7.1 EXAMEN DE TYPE **48**
7.2 CONFORMITE **48**

FRA

Tous droits réservés. Toute sorte d'exploitation sous quelque forme que ce soit et quelque moyen que ce soit est interdite sans la permission écrite de la société **GMV**.
La société **GMV**, compte tenu des progrès techniques et des évolutions du processus de fabrication, se réserve le droit de modifier des pièces ou ce manuel sans avertissement préalable.
Les dessins , descriptions et données incluses dans ce manuel sont donnés à titre indicatif.
Pour toutes les données non incluses dans ce manuel, se référer à la documentation spécifique à chaque pièce unitaire.
Pour garantir la sûreté de fonctionnement de l'installation, utiliser uniquement des pièces de rechange d'origine ou approuvées par la société **GMV**.
La société **GMV** n'assumera aucune responsabilité si les instructions incluses dans ce manuel ne sont pas respectées.

DT 06/09/2012 PR 06/09/2012 GF 06/09/2012

Notre contact en France:

OLEODYNE SA
2, Rue du Levray BP 20002 - 74961 Cran Gevrier Cedex (F)
Tel.: ++33 450 640057 Fax: ++33 450 640211
http://www.oleodyne.com - e-mail: info@oleodyne.com

Conforme à la Directive 95/16 CE avec le module H et la Norme ISO 9001

ÉQUIPMENTS FLUIDODINAMIQUES ET COMPOSANTS POUR ASCENSEURS

Sigles et acronymes

1	Régulateur de la vanne de sécurité (surpression)
5	Robinet / Vis pour l'essai de la soupape d'arrêt
6	Robinet de déconnexion manomètre
7	Régulateur de la pression du vérin (pour piston 2:1)
10	Régulateur de la vanne de sécurité (pompe a main)
BOX	Boîtier raccordement NGV A3 / Tableaux de manœuvre
C1	Chambre de VRP
C2	Chambre d'entrée
C3	Chambre de décharge de VB
C4	Chambre Otturatore di sblocco
CARD	Carte de control NGV A3
D	Signal de descente
DAL	Dispositif auxiliaire de mise à niveau (micro-nivellement)
DN	Descente
FLT	Filtre
ISP	Record pour manomètre d'inspection EN
J	Piston
K	Clapet anti-retour
M, Ma	Moteur
M1	Curseur VRP
MAN	Manomètre
ML	Bouton descente manuelle
MP	Moteur / pompe
MPS	Obturateur/vanne de pression maximale
NGV-A3	Soupape NGV A3 (Bloc complete)
OFF	Ne pas alimenté
ON	Alimenté
OPP	Pilote de la vanne MPS
P	Déclencheur
PAM	Pompe a main
PT	Transducteur de pression
RDY	Ready - signal de prêt (da la carte a le tableau de manœuvre)
RO	Résistance de chauffage de l'huile
$R/S_{1,2}$	$Robinet_1$ / $Silencieux_2$
RT	Thermistances du moteur
RUN	Run - signal de démarrage (da la carte a le tableau de manœuvre)
S1 (VRP)	Capteur de contrôle VRP fermée
S2 (VBC)	Capteur de contrôle VB fermée
S3 (VBO)	Capteur de contrôle VB ouvert
SM	Moteur pas a pas
TO	Thermostat d'huile
TT	Transducteur de température
UP	Montée
V0	Vitesse : Haute
V1	Vitesse : intermédiaire
V2	Vitesse : inspection
V3	Vitesse : micro-nivellement
VAL	Soupape NGV A3 (Bloc complet)
VB	Vanne de réglage du flux principal
VC	Vanne parachute
VMD	Vanne électromagnétique de descente
VR	Clapet anti-retour (flux)
VR1	Clapet anti-retour (Aspiration)
VR2	Clapet anti-retour (Refoulement)
VRP	Clapet anti-retour contrôlée
VS	Signal de montée
VS1, VS10	Vanne de sécurité
VSMA	Vanne de descente manuel / électrique

0 GENERALITES

0.1 INTRODUCTION INFORMATIVE

0.1.1 DEFINITIONS

Dans ce manuel sont appliqués les définitions des normes; EN 81-1 et EN 81-2: Normes de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs, EN 1050: Sécurité des machines et principe d'évaluation des risques, ISO 3864: couleurs et signalisation de sécurité, ainsi que les définitions suivantes.

0.1.2 TERMINOLOGIE ET SYMBOLES UTILISES

NOTE
Indique des informations qu'il est important de signaler au personnel.

ATTENTION
Informe que l'opération décrite, si elle n'est pas exécutée en respect des normes de sécurité, peux provoquer des dommages à l'installation ou des dommages physiques voir même graves.

0.1.3 NORMES DE REFERENCE

Bien que non indiqué dans le présent manuel, se référer aux normes et aux lois locales en vigueur, et en particulier conformez-vous strictement à la norme
EN81.2 norme de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs,
EN 1050 : sécurité des machineries et des principes d'estimations des risques,
ISO 3864 : couleurs et signaux de sécurité.

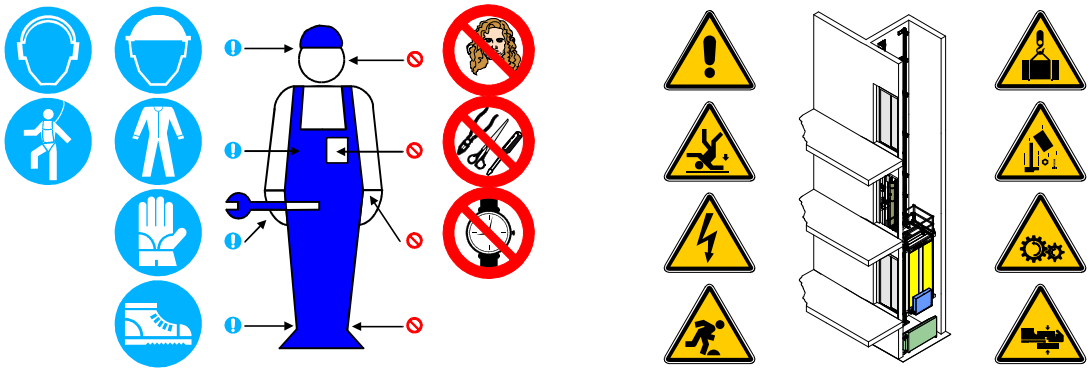
0.2 DOCUMENTATION POUR L'ENTRETIEN

La documentation à utiliser pour l'entretien d'un ascenseur est celle demandée par la EN81-2:1998 et par les normes en vigueur, et notamment :

- CE MANUEL D'INSTALLATION
- SCHEMAS ELECTRIQUES ET HYDRAULIQUES (EN81-2:1998 16.2.A.6 ET 7).

Toute la documentation, devra être conservée par le responsable de l'installation, afin de garantir un montage correct dans le respect des normes de sécurité. Il est rappelé que la documentation est considérée comme faisant partie intégrante de l'ascenseur et qu'elle doit être de ce fait complète, bien conservée dans son intégralité. De plus, afin d'en sauvegarder la lisibilité, elle ne doit pas être détériorée, ne pas présenter d'élément manquants et les feuille ne doivent abîmées durant la consultation.

0.3 SECURITE DURANT LES OPERATIONS DE ENTRETIEN



ATTENTION
Avant de commencer toute opération de montage, TOUJOURS vérifier que les dispositifs de sécurité, aussi bien mécaniques qu'électriques, soient actifs et qu'ils fonctionnent correctement.

0.4 OUTILLAGE

Pour l'installation d'un ascenseur utiliser la caisse à outils standard

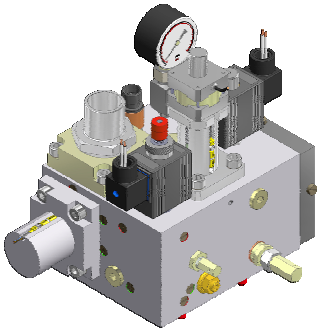
0.5 DISPOSITIONS GENERALES

Les ascenseurs doivent être maintenus en bon état de marche conformément aux obligations légale.
A cet effet ils doivent être visités et contrôlés régulièrement afin d'en garantir, particulièrement, la sécurité.
La sécurité d'un ascenseur doit prendre en considération la capacité de celui-ci à être entretenu sans risque pour les intervenants.
L'entretien régulier assure également la fiabilité des ascenseurs.
Les accès et les zones d'intervention associées doivent être opérationnels.
La compétence des personnes assurant l'entretien des ascenseurs doit être continuellement maintenue à niveau.

NOTE
Nous informons le propriétaire qu'il est nécessaire que la qualification de la société assurant l'entretien soit en conformité avec les règles applicables dans le pays où est installé l'ascenseur ; en termes de règles, la qualification peut être garantie par un système qualité certifié selon ISO 9001, complété, si nécessaire par la prise en compte des caractéristiques de l'ascenseur.

1 CARACTERISTIQUES ET QUALITE REQUISE

1.1 SOUPAPE NGV A3



La soupape NGV grâce à

- la nouvelle technologie numérique Fluitronic.
- le dispositif «Stepping system»
- la possibilité d'utiliser fluide écologique ou le traditionnelle huile minérale
- travaillez avec une pression de 12 à 45 bar

Garanties:

- Amélioration de la fiabilité du système de contrôle
- Les meilleures performances
- Réduction de les coûts
- Réduction de la puissance installée (jusqu'à 20%)
- Réduction de la consommation de près de 40% (*)
- Réduction de le temps voyage
- Réduit le besoin d'échangeurs de chaleur
- À vitesse constante en descente quelle que soit le charge
- Conformité aux diverses exigences réglementaires et environnementales (Ex: respect des Directive 2006/118/CE sur l'environnement)
- une sécurité accrue, grâce à le double verrouillage, déjà intégrée dans le produit, et conforme à la norme EN 81-2:2010

Offres:

- La solution idéal pour la rénovation et l'utilisation MRL
- Le système de contrôle les plus avancées pour ascenseur
- Une technologie en ligne avec les dernières tendances en matière de contrôle
- Vitesse jusqu'à 1 m / s
- Vitesse de descente supérieure à la vitesse de montée à +20%
- Confort de conduite comparable à un système VVVF électrique sans consommation en stand-by
- Vitesse de maintenance réglable

(*) La valeur maximale atteinte dans des conditions optimales et en combinaison avec d'autres produits GMV

- la possibilité de actionnement

  FEED BACK INTERIEUR (CHARGE EN CABINE / TEMPERATURE)

  Le choix pour réaliser des économies immédiates, interfacable avec tous les systèmes, nouveaux et existants
  Ne nécessite pas d'encodeur, réduit la consommation jusqu'à 20% *
  La vanne, mémorisé les caractéristiques de fonctionnement, à la variation de pression et de température, apporté les corrections appropriées pour obtenir des profils de vitesse de la cabine avec des écarts réduit en rapport au profil idéal.

* Par rapport à une valve traditionnelle

1.2 LE FLUIDE

GMV utilisé et recommande un fluide hydraulique car:

- La qualification HEES, comme de norme UNI-ISO 6743-4 et son indice de biodégradabilité> 90%, selon la norme CEC L33-A-93, est acceptable d'un point de vue environnemental
- La base synthétique (ISO VG 46) à son indice de viscosité (> 140), plus élevé que l'huile minérale traditionnelle, ce qui permet une plus grande stabilité en offrant des performances contre l'usure et du vieillissement sur les équipements de levage tels que les ascenseurs de personnes et marchandises, dans les conformité avec la directive 2006/118/CE sur l'environnement.
- Elle a un point d'éclair au dessus de 220 °C, par rapport au 140 °C de l'huile minérale traditionnelle, est plus sûre et réduit les risques d'incendie.

1.3 DESCRIPTION DE FONCTIONNEMENT NGV A3

La soupape de commande NGV est constitué d'un clapet anti-retour VR, de le curseur de contrôle VB contrôlé par un moteur pas à pas et d'un système de clapet anti-retour conduit VRP - P (actionné en ouverture par le soupape VMD)

Clapet VR C'est la valve qui empêche, pendant une descente, l'entrée d'huile dans la pompe. Elle oblige l'huile qui vient du VRP, Chambre C2, de passer par le curseur VB et puis, à la chambre C3 et, enfin, au réservoir T1

Clapet VRP-P Il s'agit de la vanne pilote, ce qui est requis par la loi.
En montée, seulement la fonction on-off. Le curseur de VRP s'ouvre et se ferme en fonction de l'huile à venir. Sa position est déterminée par le rapport de la pression qui se développe dans la chambre C2 et ce qui est en C1.
En descente, ouvre la voie de l'huile à le bloc de la vanne (Chambre C2). Son ouverture est obtenue en poussant le piston P, qui est ouvert par la soupape pilotée VMD

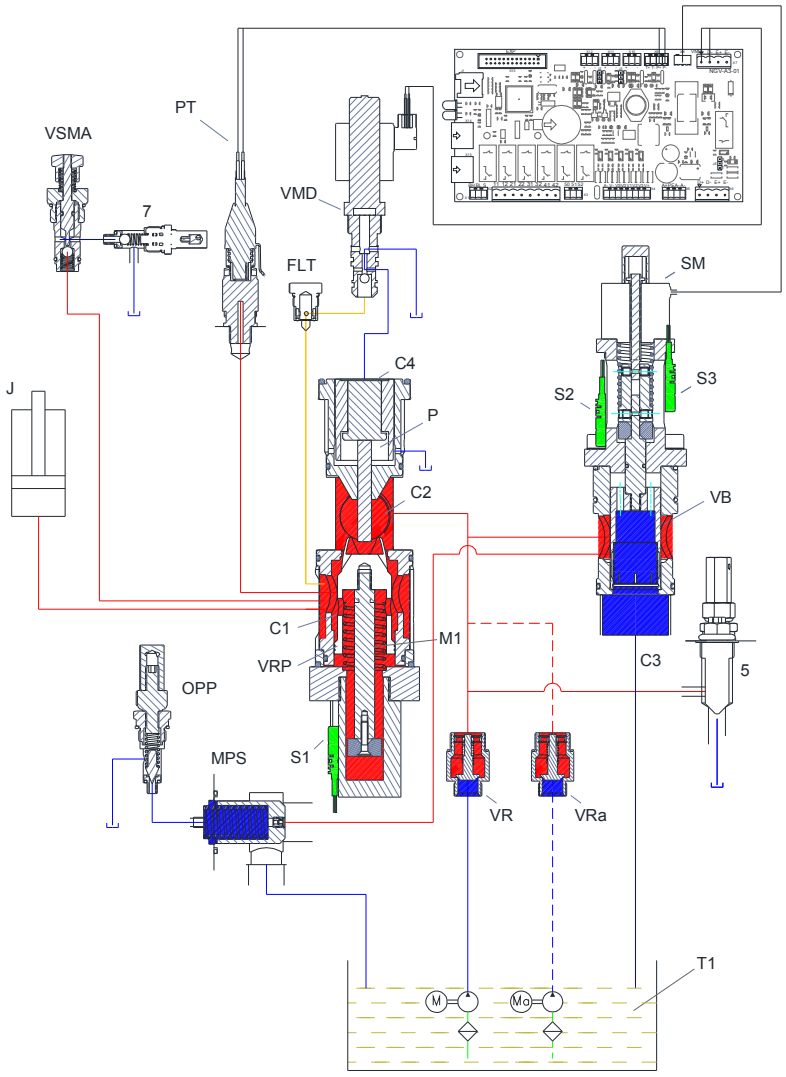
Curseur VB Ceci est le composant le plus importante du bloc de contrôle.
Ajuste la quantité de huile destinée à le décharge et détermine toutes les phases du mouvement de la cabine
Son mouvement est commandé par un moteur pas à pas couplé au curseur VB à travers une paire type vis-écrou (nécessaire pour transformer un mouvement rotatif en un mouvement de translation).
Le curseur permet de régler la phase en montée (contrôler directement l'huile pour le décharge et indirectement, l'huile pour le cylindre) et la phase en descente (directement).

Toutes les autres vannes ont des caractéristiques de sécurité, conduite, etc. par exemple:

MPS+OPP vanne de pression avec le pilote

5 vis pour le surplus de vitesse

VSMA vanne pour la descente d'urgence



1.4 LE DOUBLE SECURITE

Pour la double sécurité, le système a deux curseurs en série, le VRP et le VB.
Les deux travaillent ensemble pour arrêter la cabine en montée et en descente de différentes manières.

MONTÉE

Le curseur VB, contrôle l'accélération et la décélération.
Pendant la phase d'arrivée au niveau, le curseur VB sera presque complètement ouverte pour décharger une quantité de huile égale à:

Qt = Qp - Qc

où

Qt = huile à le décharge à travers le VB, Qp= débit de la pompe

Qc= débit vers le cylindre, correspondant à la vitesse de la cabine

L'arrêt au niveau, est réalisé en ouvrant complètement le VB et apportant de la valeur de Qt = Qp. En résultat, Qc devient égal à zéro.
L'arrêt de la cabine arrive lorsque la pression dans la chambre C2 est égal à celle de la chambre de C1 (pression statique du système). Dans ce cas, le curseur VRP se ferme, comme dictée par la pression et par le ressort, et la cabine s'arrête à le niveau.

DESCENTE

La phase de descente est plus simple et, après l'ouverture du curseur VRP, la vitesse de la cabine est contrôlé par le curseur VB.
Pour un curseur plus ouvert est plus rapide la cabine.
La phase d'arrivée au niveau est déterminée par les actions suivantes:

Le curseur VRP, s'ouvre poussé par le curseur P contrôlé par le curseur pilotes VMD
Le curseur VB se ferme pour arrêter la cabine
La vanne VMD, quand la cabine est arrivé à l'étage, est mis hors tension et donc le curseur VRP se fermé.

Durant le fonctionnement normal en montée et en descente, le bon fonctionnement des deux curseurs (VRP et VB) agissant en série, est contrôlée par trois commutateurs:

un (S1), monté sur le VRP pour contrôler la position de complètement fermée
deux (S2, S3), monté sur le VB pour contrôler les positions de complètement fermées et complètement ouvertes.

Durant toutes les phases le système vérifie que les curseurs atteignent leurs positions correctes d'ouverture et de fermeture.
Si le système n'est pas correct : envoie immédiatement un signal d'alarme au tableau de manœuvre, qui à son tour, doit mettre le système hors service.

ATTENTION
Condition préalable est que le tableau de manœuvre lorsque le système est, avec les portes ouvertes, en dehors de la zone de déverrouillage des portes, ne pas envoyer des commandes à la carte et / ou à le moteur / pompe.

1.5 CARATTERISTIQUES PRINCIPALES

Soupape type	NGV A3
Pression minimal de fonctionnement	12 bar
Pression maximal de fonctionnement	45 bar
Vitesse de certification	1 m/s
Limites de température	5°C - 70°C
Débit d'huile	55 - 600 l/min

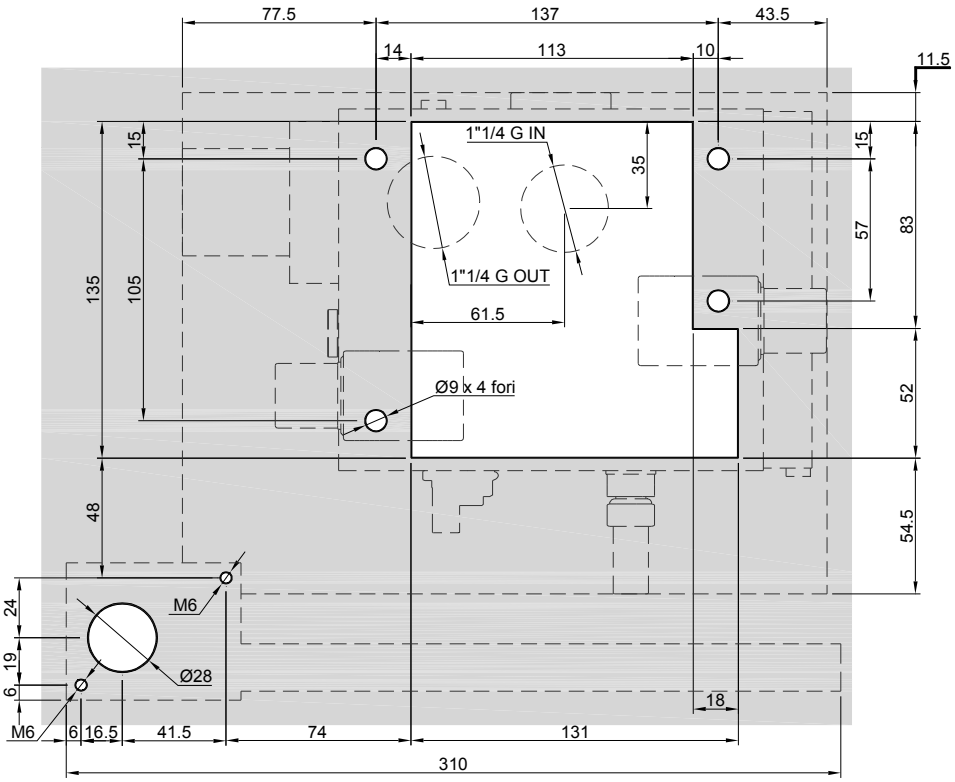
2 OPERATIONS POUR L'INSTALLATION

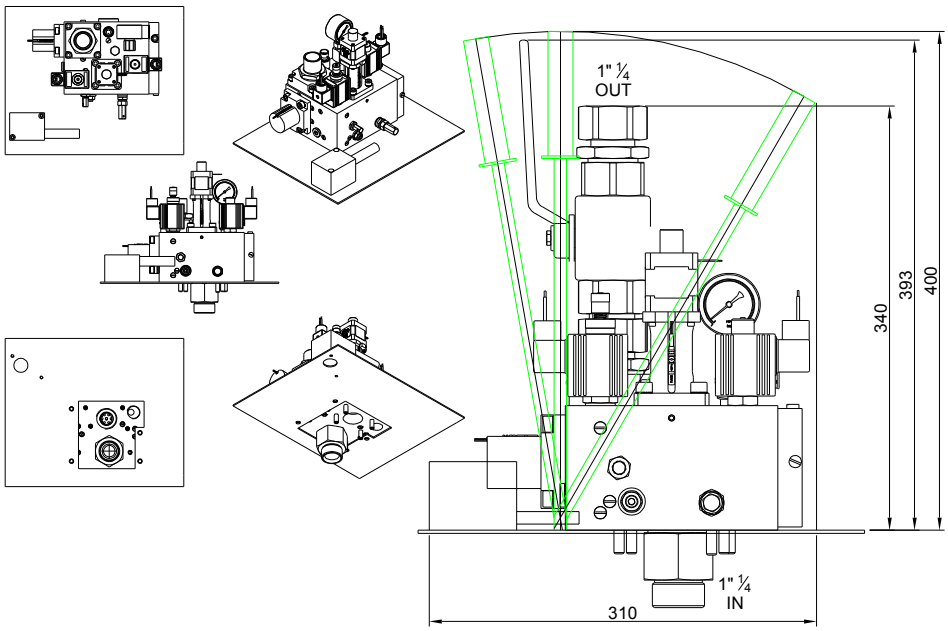
ATTENTION
Lors de l'installation il ne doit jamais exclure les dispositifs de sécurité et ne pas connecter directement la puissance à le moteur de pompe.

2.1 RACCORDEMENTS HYDRAULIQUES

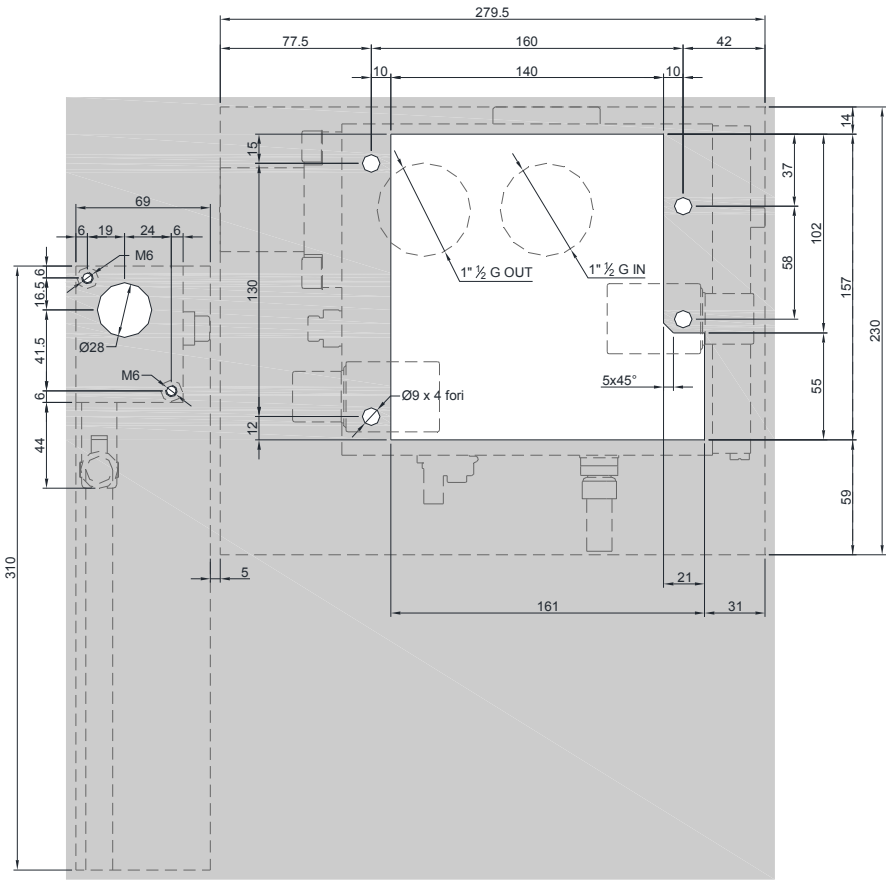
2.1.1 ENCOMBREMENT ET FORAGE SUR LA CENTRALE

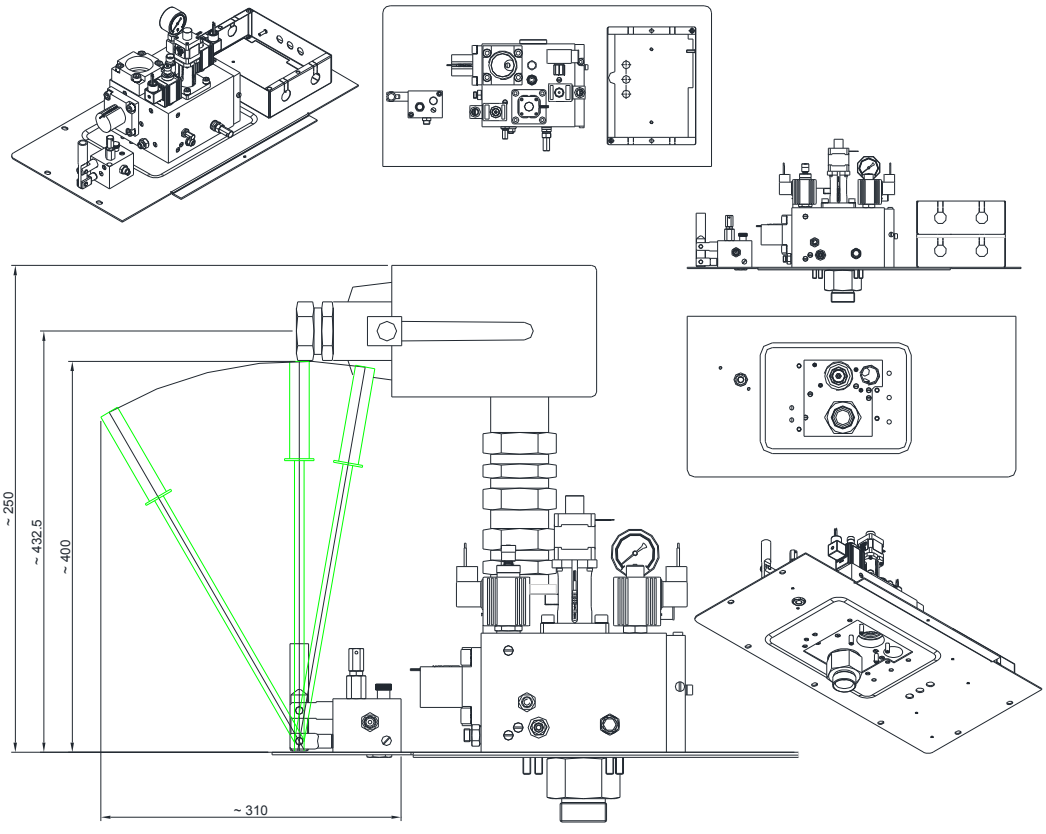
2.1.1.1 SOUPAPE 1"¼





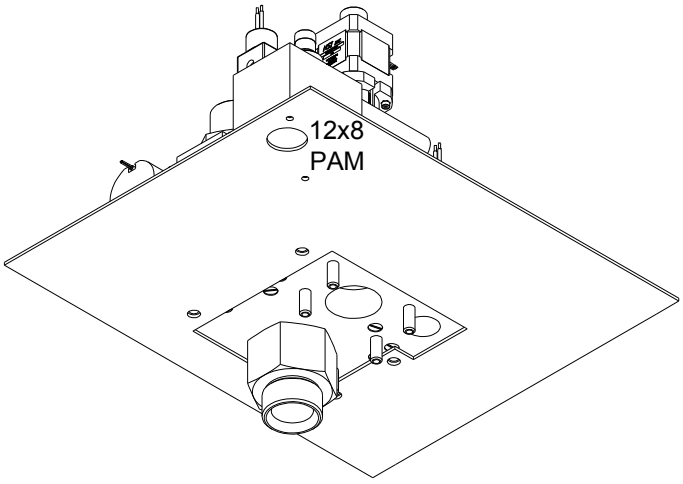
2.1.1.2 SOUPAPE 1"½

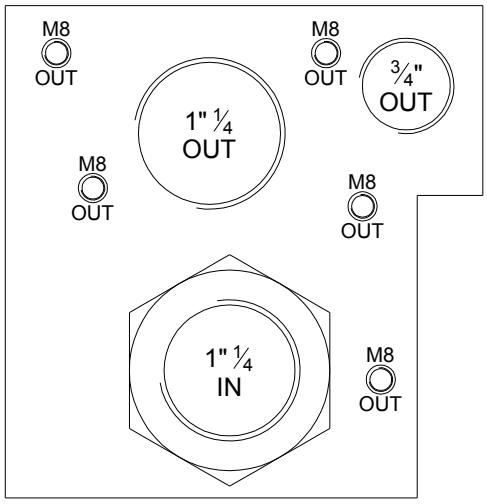


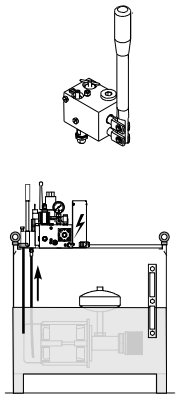
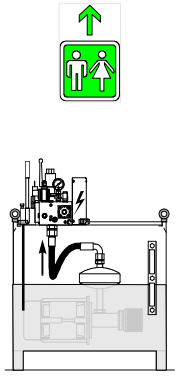
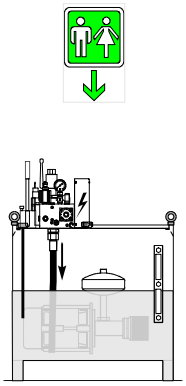
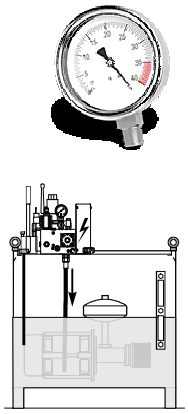
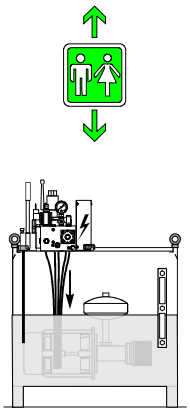


2.1.2 ENTREE ET SORTIE COTE DE LA CENTRALE HYDRAULIQUE

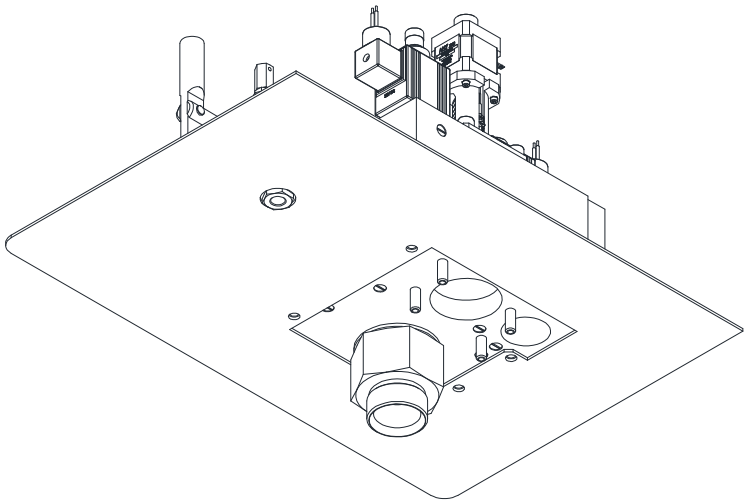
2.1.2.1 SOUPAPE 1"¼

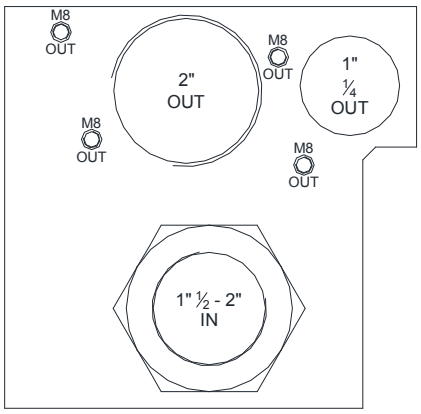


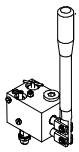


PAM 12x8	IN 1" ¼	OUT 1" ¼	OUT ¾"	OUT M8
				

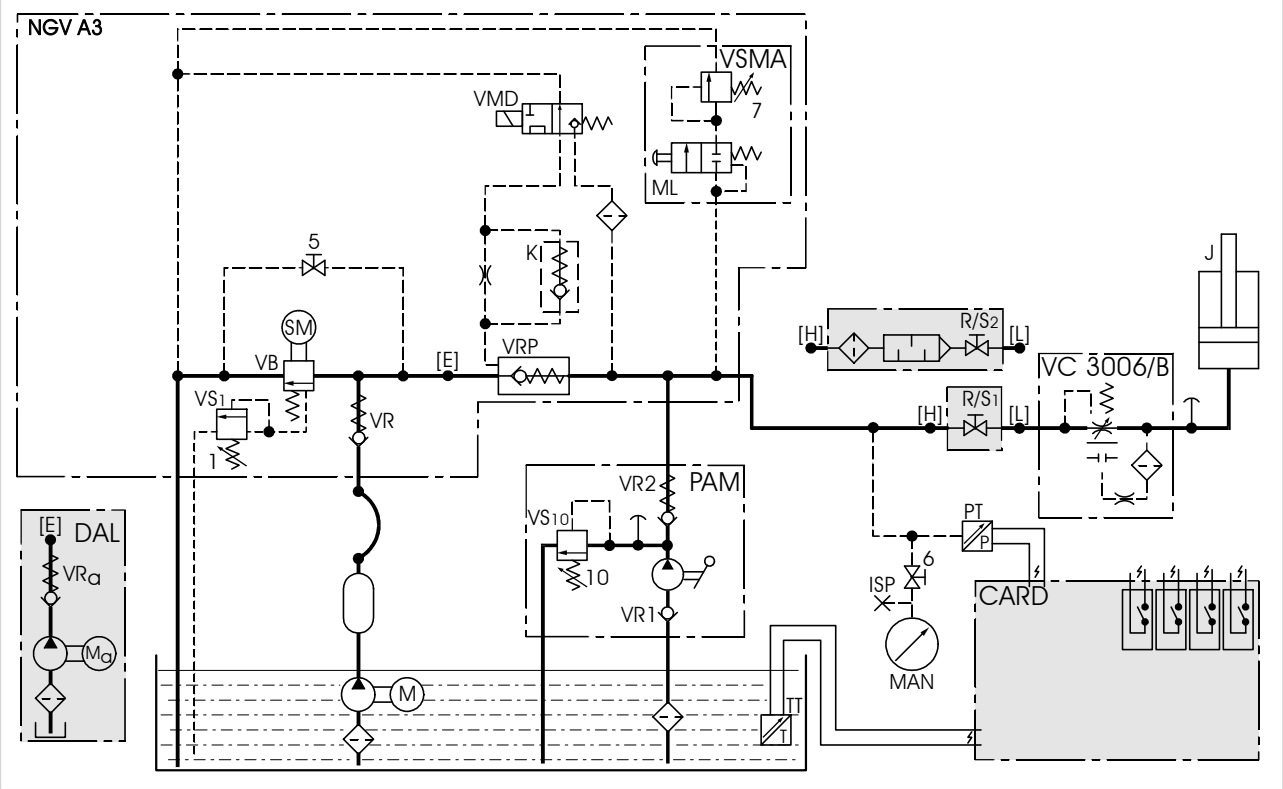
2.1.2.2 SOUPAPE 1"½





PAM 12x8	IN 1" ½ - 2"	OUT 2"	OUT 1" ¼	OUT M8
				

2.2 CIRCUIT HYDRAULIQUE



2.3 RACCORDEMENTS ELECTRIQUES

2.3.1 QUALITE REQUISE POUR LE TABLEAU DE MANŒUVRE

Le tableau de manœuvre doit être capable d'envoyer à la centrale au moins les suivantes signaux :

Abréviation	Signal/commande	Caractéristiques	
VS	Montée	10…40mA	12…48Vdc
V0	Vitesse : haute	10…40mA	12…48Vdc
V1	Vitesse : intermédiaire	10…40mA	12…48Vdc
V2	Vitesse : inspection	10…40mA	12…48Vdc
V3	Vitesse : micro-nivellement	10…40mA	12…48Vdc
D+	Descente		12…48Vdc, 60…180Vdc
D-	Négative descente		12…48Vdc, 60…180Vdc

Le tableau de manœuvre doit être capable de recevoir et d'interpréter correctement les suivantes signaux :

Abréviation	Signal/commande	Caractéristiques
RDY	Ready	10mA…2A
RUN	Run	10mA…2A
UP*	Up	10mA…2A
OVL	Surcharge	10mA…2A

* Commande utilisée seulement par un tableau de commande qui nécessite des signaux différents pour la monté et la descente

Les sorties RDY, RUN e UP
- rapport à le tableau de manœuvre l'état du système,
- détermine quand le tableau de manœuvre doit activer / désactiver l'unité moteur / pompe

ATTENTION
Le tableau de manœuvre, quand il reçoit un signal de FAULT de la carte NGV-A3 (RDY et sortie RUN), ne doit pas envoyer des commandes à la soupape et / ou à le moteur / pompe
Dans la situation de la Faute le groupe moteur / pompe n'est pas d'être actif

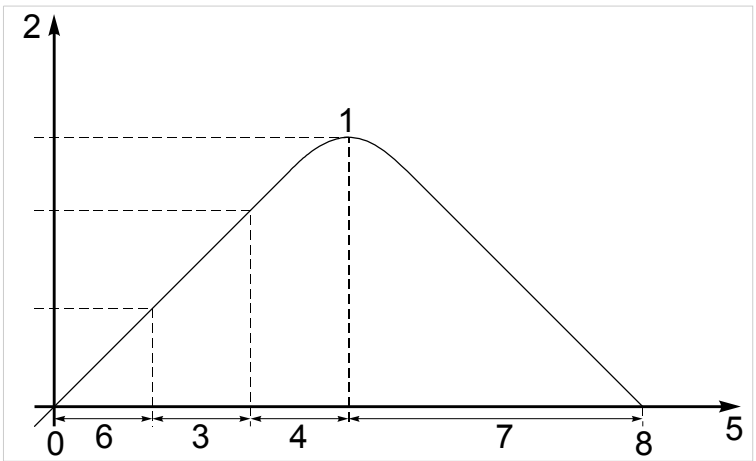
ATTENTION
Pour localiser les mouvements incontrôlés de la cabine, utiliser le circuit requis par le paragraphe 7.7.1 et 14.2.1.2 de la norme EN 81-2. Ce circuit, si il détecte un mouvement de la porte de la cabine n'est pas fermé, en dehors de la zone de déverrouillage, empêche à le tableau de manœuvre d'envoyer toute commande à la vanne. La restauration du système doit être effectuée exclusivement par du personnel autorisé et correctement formé.

- Distance de réglage : ± 200 mm
- Le temps maximum pour l'intervention de le circuit: 270 ms

Pour plus d'informations, voir les séquences de signaux et les sections suivantes de ce manuel

2.3.2 TEMPS D'INTERVENTION

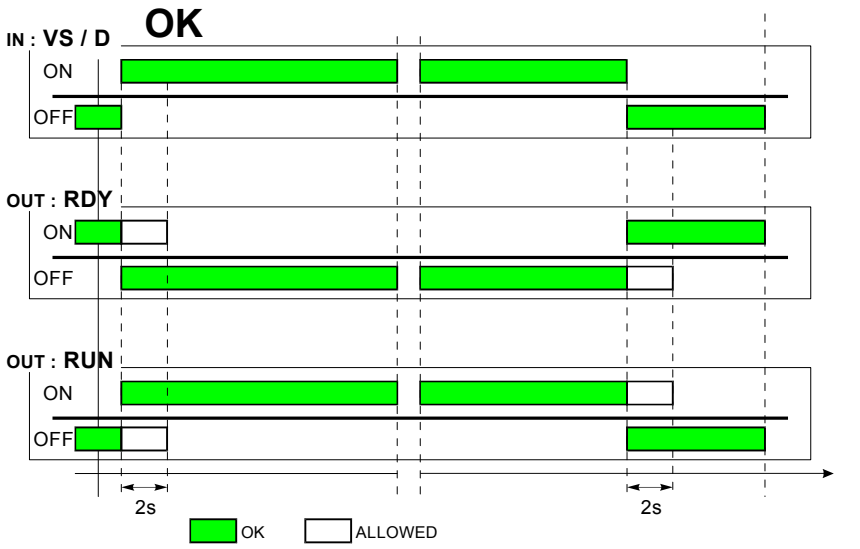
0 Origine
1 Vitesse de la cabine au moment de l'intervention du freinage ≤ 1,3 m/s
2 Vitesse
3 Temps de réponse de l'appareil qui identifie les mouvements incontrôlés de la cabine ≤ 270 ms
4 Temps de réponse des éléments de freinage ≤ 200 ms
5 Temps
6 Le temps depuis le début du mouvement incontrôlé à le moment même où le capteur quitte la zone de la porte cabine (espace = ± 200 mm)
7 Temps d'arrêt de la cabine ≤ 500 ms
8 Point d'arrêt de la cabine
0-8 Entre 0 et 8, le chemin maximum d'espace ≤ 100 cm

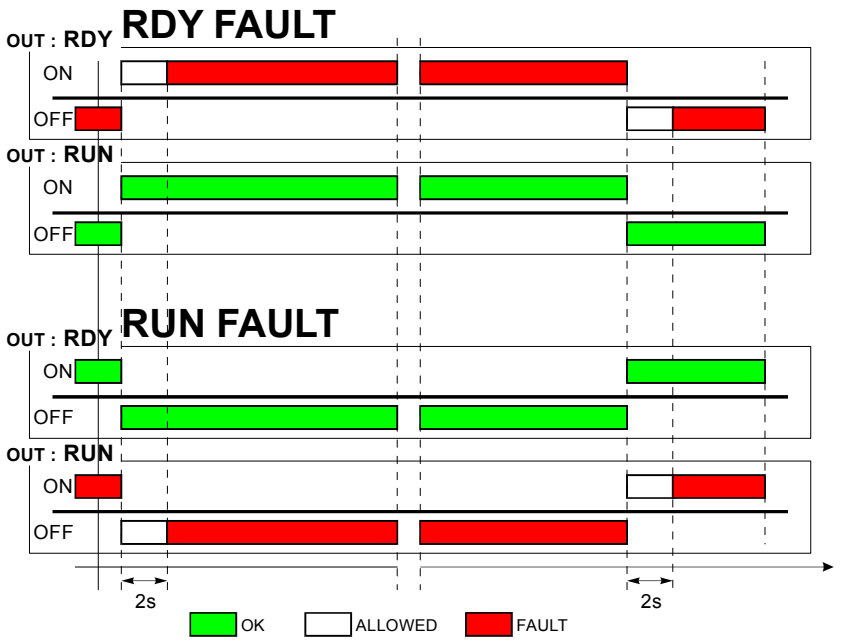


2.3.3 SCHEMAS DE FAUTE

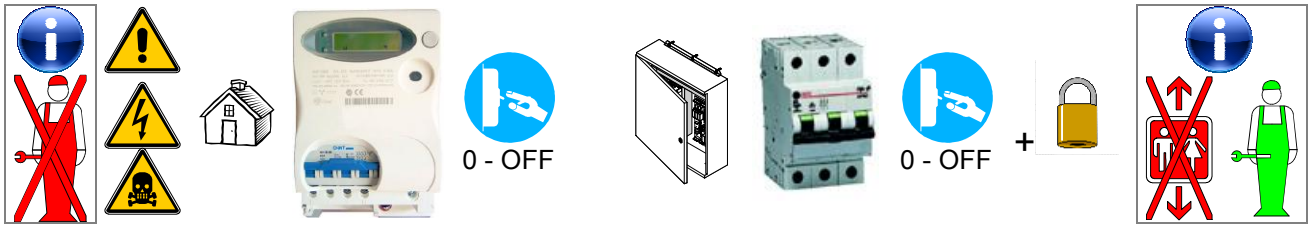
Le tableau de manœuvre installé avec la vanne NGV A3 doit surveiller en permanence les signaux RDY et RUN (UP) que il reçoit de la carte NGVA3-xx.
Le tableau de manœuvre doit aller en erreur, arrêtez le système et ne pas envoyer des commandes à la valve et / ou l'unité moteur / pompe, quand, pour plus de 2s, les signaux RDY et RUN sont simultanément dans le même état.
La simultanéité de l'état ON ou de l'état OFF, nécessite de comportements différent, en particulier :

- Si RDY et RUN sont les deux ON, le tableau doit reconnaître l'erreur, permettre à la cabine d'arriver à l'étage supérieur et arrêter le système sans permettre plus de courses;
- Si RDY et RUN sont les deux OFF, le tableau doit arrêter immédiatement le système et empêcher tout autre mouvement, à l'exception de l'opération manuelle de la descente d'urgence.





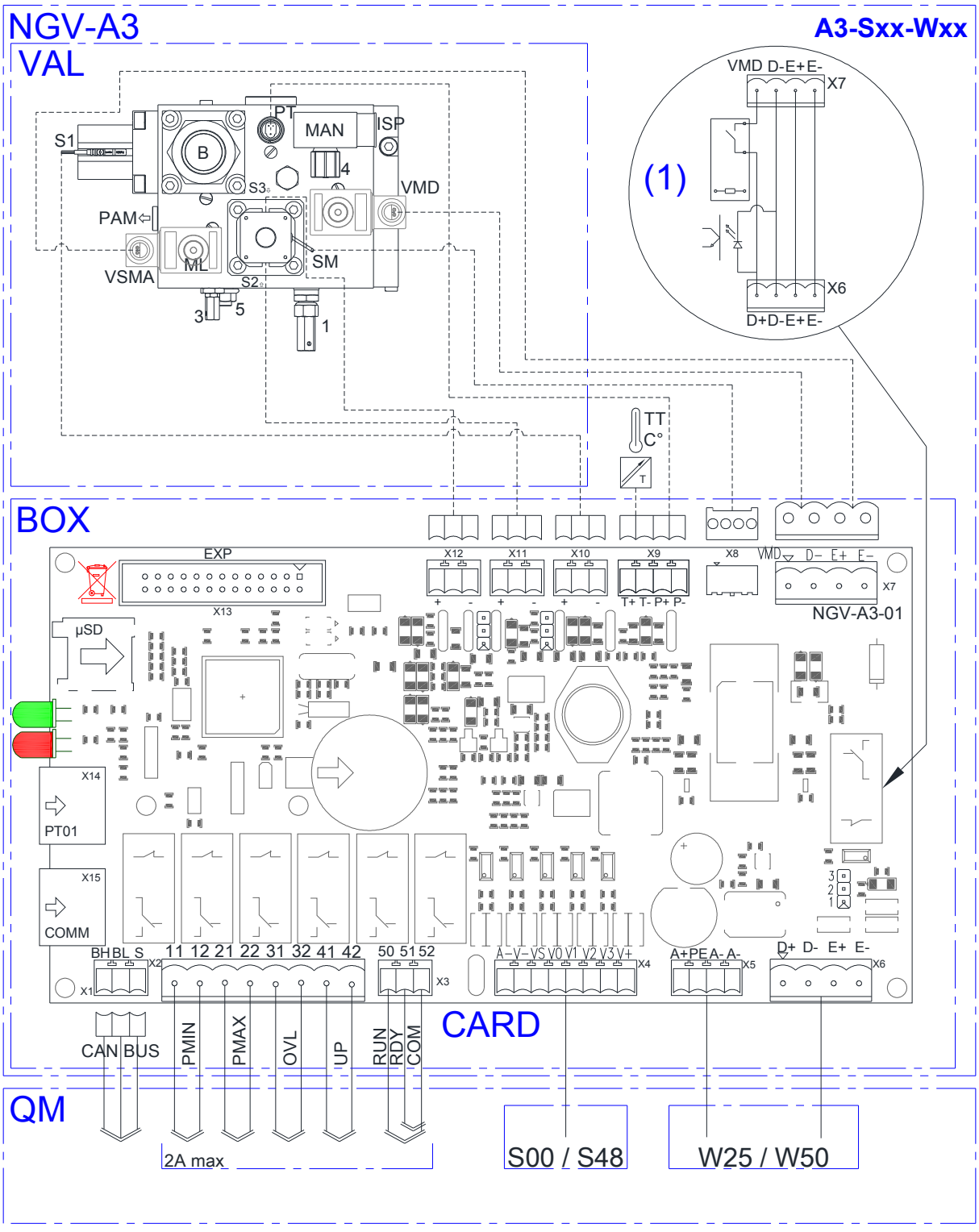
2.4 OPERATIONS PRELIMINAIRE A LA CONNEXION



2.5 SCHEMAS DE CABLAGE AU TABLEAUX DE MANŒUVRE

Ci-dessous sont montrés les schémas de connexion du group vanne-carte NGVA3 avec les tableaux de manœuvre.

2.5.1 SCHEMA GENEREL



2.5.2 SCHEMAS DE CABLAGE DE SIGNAUX

Schéma S00

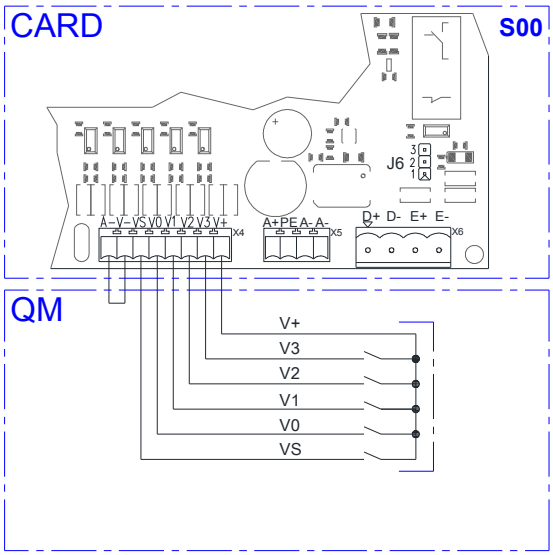
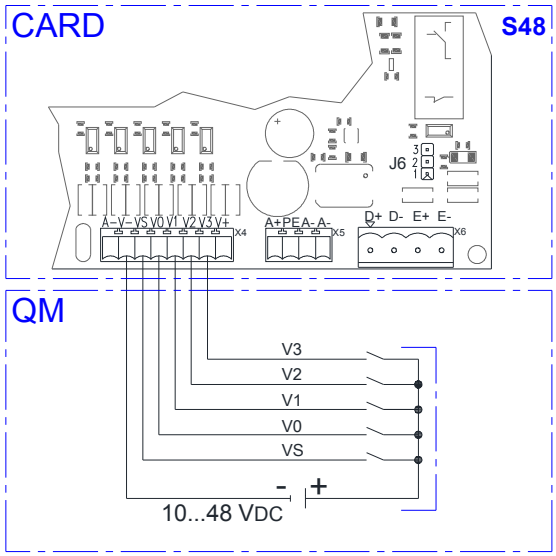


Schéma S48



2.5.3 SCHEMAS DE CABLAGE DE L'ALIMENTATION

Schéma W50

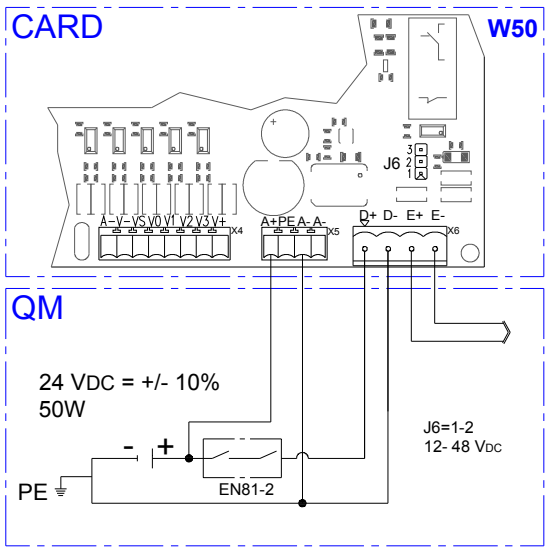
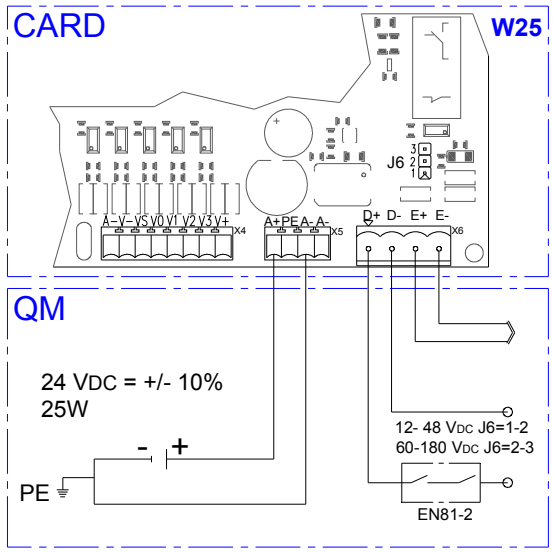
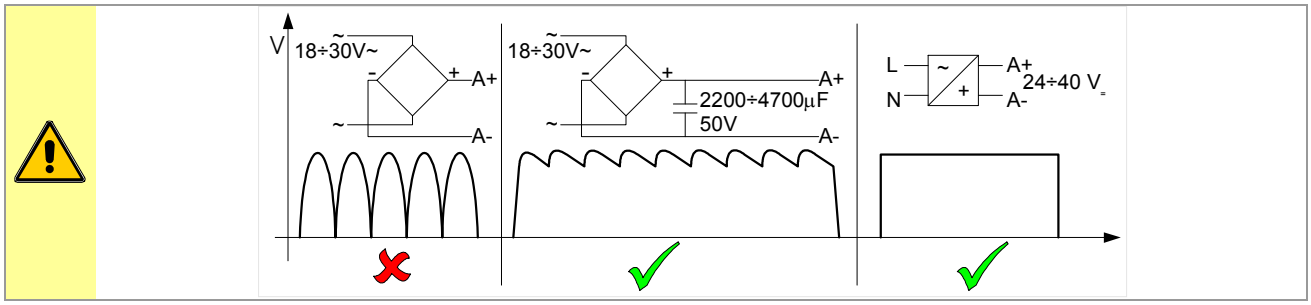


Schéma W25



VAL	Soupape NGV A3	**QM**	Tableau manœuvre	**BOX**	Boîtier raccordement NGV
VSMA	Vanne descente d'urgence	**V0**	Vitesse : Haute	**VS**	Signal de montée
VMD	Vanne de descente	**V1**	Vitesse : intermédiaire	**CARD**	Carte de control NGV
SM	Moteur pas a pas	**V2**	Vitesse : inspection	**S1,S2,S3**	Capteurs (VRP,VBO, VBC)
D	Signal de descente	**V3**	Vitesse : micro-nivellement	**PT**	Transducteur de pression
(1)	Connexions entre le connecteurs D+D-E+E-VMD			**TT**	Transducteur température



2.6 CONNEXIONS AU TERMINAL

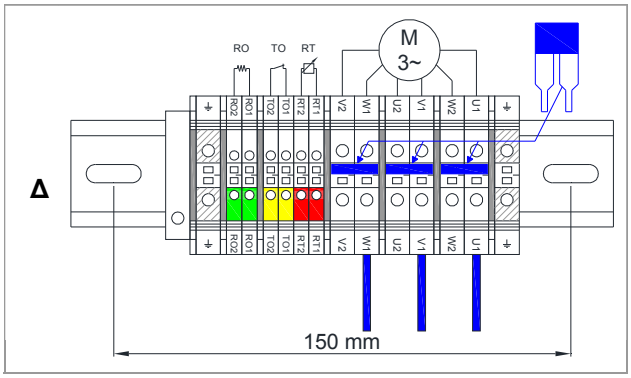
	230-400V	400-690V
230V	Δ Y-Δ	-
400V	Y	Δ Y-Δ

RO - Résistance de chauffage de l'huile

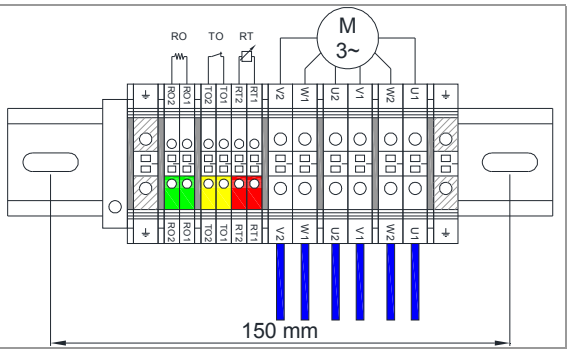
TO - Thermostat d'huile

RT - Thermistances du moteur

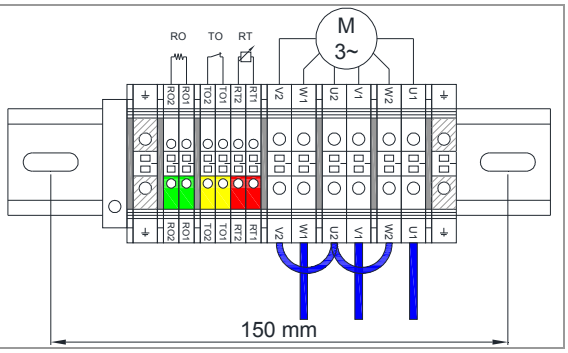
Δ



Y-Δ

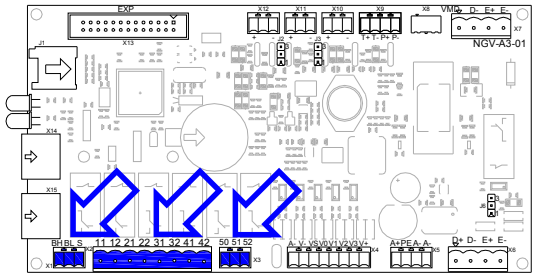


Y



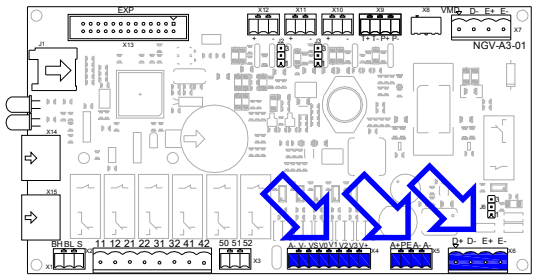
2.7 CONNEXIONNS A LA CARTE

X1-X2-X3



§ 2.7

X4-X5-X6



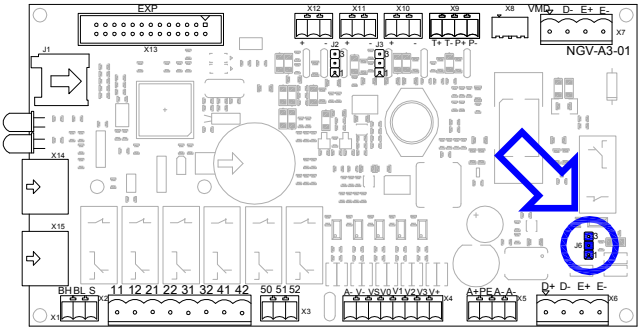
§ 2.7

VMD

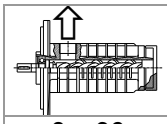
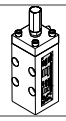
J6

3
2 = 12-48 Vdc
1

3
2 = 60-180 Vdc
1

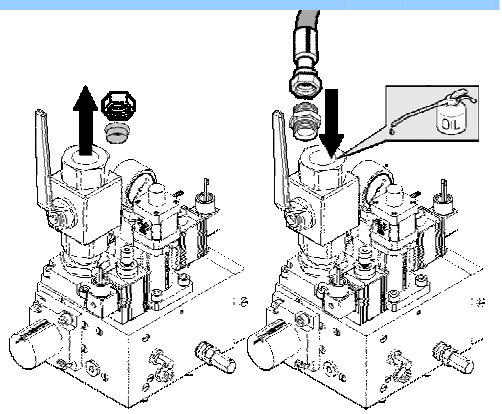


2.8 RACCORDEMENT PAR TUYAU HYDRAULIQUES

								
8 ÷ 36	3/4"	3/4"	-	3/4" x 3/4"	3/4"	-	3/4" x 3/4"	3/4"
42 ÷ 52				3/4" x M36"	1"	-	3/4" x M36	1"
55 ÷ 100	1"1/4	1"		1" x M36		-	1" x M36	
100 ÷ 150				1" x M45	1"1/4	35	1" x M45	1"1/4
180 ÷ 216		1"1/4		1"1/4 x M45			1"1/4 x M45	
250 ÷ 300		-	1"1/4	1"1/4GM x 1"1/2GF + 1"1/2 x M52	1"1/2	42	1"1/2 x M52	1"1/2
360 ÷ 432	1"1/2		1"1/2	1"1/2 x M52				
500 ÷ 600			2"	2" x 2"	2"	-	2" x 2"	2"

2.8.1 RACCORDEMENT PAR FLEXIBLE

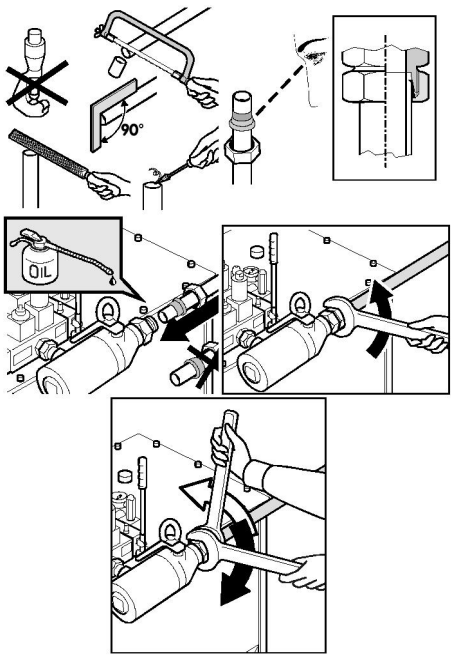
- Enlever le collier de serrage et la bague affilé du raccord terminal du silencieux.
- S'assurer que le raccord terminal soit bien serré sur le silencieux.
- Nettoyer et graisser les filets et les sièges.
- Raccorder le tuyau flexible sur le vérin en contrôlant qu'il soit bien serré.



ATTENTION
S'assurer qu'il n'y a pas de saletés dans le tube. Ces impuretés peuvent causer des dommages au joint du piston et de la vanne, et empêcher le bon fonctionnement de l'installation.

2.8.2 RACCORDEMENT PAR TUYAU RIGIDE

- Couper à 90° la tête du tuyau avec une scie à métaux (ne pas utiliser un coupe-tuyaux).
- Eliminer les bavures à l'intérieur et à l'extérieur en faisant attention à ne pas faire tomber des résidus métalliques dans le tuyau.
- Enlever le collier de serrage et la bague du raccordement terminal et l'enfiler sur le tuyau.
- S'assurer que la bague affilé soit inséré comme indiqué dans la figure
- S'assurer que le raccordement terminal soit bien fixé sur le silencieux.
- Nettoyer et graisser avec une légère couche d'huile les filets et le siège du raccordement.
- Insérer le tuyau dans le cône à 24° jusqu'à ce qu'il s'appuie sur sa feuillure d'arrêt
- Visser le collier à la main assez fortement pour que la bague s'appuie convenablement sur l'écrou.
- Après, visser l'écrou au moyen d'une clé, de manière que le bord coupant de la bague soit en contact avec le tuyau et qu'il lui empêche de basculer.
- Tout en maintenant le tuyau contre son arrêt pour éviter qu'il bascule, visser l'écrou de serrage et le tourner de 3/4. La bague ira de cette façon graver la partie extérieure du tuyau avec la profondeur nécessaire et ira soulever une bavure devant son bord coupant.
- Dévisser l'écrou et contrôler que le tuyau ait une bavure tout le tour. La bavure doit recouvrir 70% de la partie frontale de la bague.
- Fixer le tuyau, serrer l'écrou avec une clé jusqu'à avoir une certaine résistance; dès ce moment, visser et faire tourner encore de 1/4, en faisant un contre-serrage par deux clés.



ATTENTION
S'assurer de ne pas avoir de la salissure dans le tuyau. Ces impuretés pourraient endommager les garnitures du piston et de la vanne parachute et compromettre le bon fonctionnement de l'installation.

3 CARTE DE CONTROL NGV A3

3.1 CARACTERISTIQUES ELETCRIQUES

Les caractéristiques au niveau du matériel de la carte NGVA3 sont :

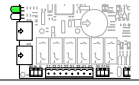
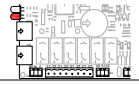
#	DESCRIPTION	VALEUR
01	Tension d'alimentation standard	24V= -10%, +50%
02	Tension d'alimentation étendue	12...42Vdc
03	Consommation maximale	25W
04	Tension pour les entrées VS-V0-V1-V2-V3	10...48Vdc (70Vp)
05	Tension pour l'entrée D + (VMD), deux portée de tension par Jumper	12...48Vdc / 60...180Vdc
06	Tension d'alimentation de les capteurs VRP et VB	12Vdc
07	Tension d'alimentation de capteur de pression	12Vdc
08	Les sorties relais, avec contact libre de tension, se conformer aux normes EN81-2 pour distances et l'isolement allant jusqu'à 250V	10mA@20Vdc / 2A@250Vac

3.2 PERFORMANCE

La carte NGV-A3 sera produite en 3 versions:
-01 : Version standard, avec alimentation 24 VDC
-02 : Version étendue, avec toutes les fonctions prévues
-03 : Version réduite, avec alimentation 24 VDC et une connexion uniquement sériel sur CAN bus

#	DESCRIPTION DE FONCTION	VERSION		
		01	02	03
01	Alimentation **S**tandard, 24V=, -10%, +50% / **E**tendue, 12...42Vdc	S	E	S
02	Entrées opto-isolées pour contrôler la direction et le niveau de la vitesse	5	5	-
03	Entrée opto-isolée séparée, pour commande de direction de descente	1	1	1
04	Les sorties relais, avec contact libre de tension, se conformer aux normes EN81-2 pour distances et l'isolement allant jusqu'à 250V	7	7	-
05	Commande du moteur pas à pas 12 ... 52VDC, 1,5Arms avec la possibilité de contrôler la phase actuelle et l'interruption des connexions	1	1	1
06	Entrée de mesure de pression : 0...100 bar	1	1	1
07	Entrée de mesure de température d'huile : 0...100°C	1	1	1
08	Entrée pour la connexion du capteur ON / OFF 12V, ou du capteur linéaire 0 ... 5V (alimentation 12V)	2	2	2
09	Entrée pour la connexion du capteur ON / OFF 12V	1	1	1
10	Connexions pour PT01 / PC / Dispositifs à distance	2	2	1
11	Connecteur pour la mémoire µSD	-	1	-
12	Horloge calendrier avec batterie tampon type CR2030	1	1	-
13	Connexion sériel CAN-bus	-	1	1
14	Connecteur pour expansion I/O	1	1	1

3.2.1 INDICATEURS

LED VERT 	État de l'alimentation	ÉTEINT	Manque alimentation
		INTERMITTENT	Alimentation limite
		ALLUME	Alimentation correct
LED ROUGE 	État des alarmes	ÉTEINT	Aucune alarme
		INTERMITTENT	Alarme empêchant le fonctionnement
		ALLUME	Alarme n'empêchant pas le fonctionnement
PT01	État de la carte	DISPLAY	Affiche les erreurs et les paramètres

3.3 SPECIFICATION DES CONNEXIONS

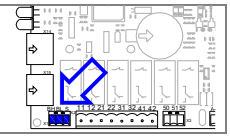
3.3.1 INTERFACE TABLEAU

Les circuits d'entrée sont divisés en deux groupes, les deux isolées de l'alimentation de la carte :

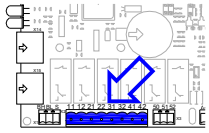
- V0,V1,V2,VS avec commun V-
- D+ avec commun D-

Chaque groupe peut être alimenté par une source externe dans les limites établies, ou par l'alimentation de la carte, auquel cas le commun relative (V- et / ou D-) doit être relié à A-.
L'interface du panneau de commande se fait via des connecteurs amovibles définies comme suit :

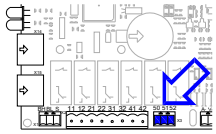
Connecteur X1, pas 3,5 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	BH	Bus	Can bus H	
2	BL	Bus	Can bus L	
3	SH	Ecran	Ecran	

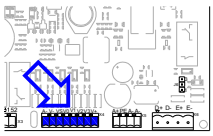
Connecteur X2, pas 5,0 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	11	10mA...2A 20...250V	Sortie à relais programmable (voir menu de programmation 8 et tableau des fonctions programmables)	
2	12			
3	21	10mA...2A 20...250V	Sortie à relais programmable (voir menu de programmation 8 et tableau des fonctions programmables)	
4	22			
5	31	10mA...2A 20...250V	Sortie à relais programmable (voir menu de programmation 8 et tableau des fonctions programmables)	
6	32			
7	41	10mA...2A 20...250V	Sortie à relais programmable (voir menu de programmation 8 et tableau des fonctions programmables)	
8	42			

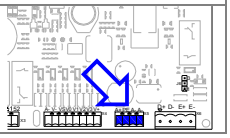
Connecteur X3, pas 3,5 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	50	10mA...2A 20...250V	Sortie RUN (NO)	
2	51	10mA...2A 20...250V	Sortie RDY (NO)	
3	52	10mA...2A 20...250V	Commun	

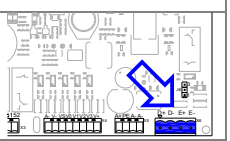
Connecteur X4, pas 3,5 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	A-		Négatif alimentation	
2	V-		Négatif entrées. Court-circuiter avec A- si vous utilisez V+ ou connecter à une entrée d'alimentation négative	
3	VS	12...48Vdc, 10...40mA	Entrée direction Montée	
4	V0		Entrée vitesse Nominale (Haut)	
5	V1		Entrée vitesse Intermédiaire	
6	V2		Entrée vitesse de manœuvre d'inspection	
7	V3		Entrée vitesse de micro-nivellement	
8	V+		Commun positif d'alimentation. Pour les circuits de contrôle sans tension. NE pas utiliser si les commandes utilisent une tension	

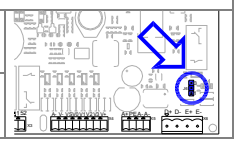
Connecteur X5, pas 3,5 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	A+		Positif alimentation	
2	PE		PE, masse	
3	A-		Négatif alimentation	
4	A-		Négatif alimentation	

Connecteur X6, pas 5,0 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	D+	12…48Vdc, 60…180Vdc	Entrée commande descente	
2	D-		Négatif commande descente	
3	E+		Entrées électrosoupape d'urgence,	
4	E-		Négatif commande électrosoupape d'urgence	

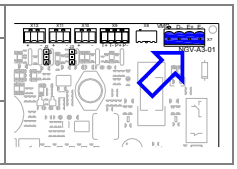
Jumper J6 (configuration du connecteur X6 D+ D-)

Pos.		Description	
1-2		Entrée et commande de descente VMD 12…48Vdc	
2-3		Entrée et commande de descente VMD 60…180Vdc	

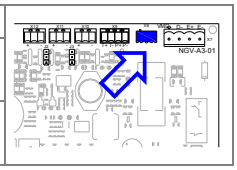
3.3.2 INTERFACE SOUPAPE

L'interface avec la soupape permet les connexions suivantes :

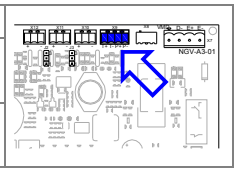
Connecteur X7, pas 5,0 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	VMD		Commande descente VMD	
2	D-			
3	E+		électrosoupape d'urgence	
4	E-			

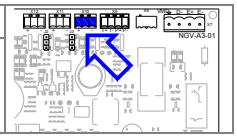
Connecteur X8, pas 2,0 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	PHA1		Enroulement de la phase 1, moteur	
2	PHA2			
3	PHB1		Enroulement de la phase 2, moteur	
4	PHB2			

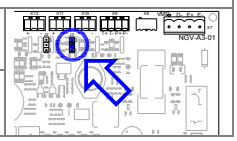
Connecteur X9, pas 3,5 mm

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	T+	+Ref	Capteur de température PTC, 1KΩ a 25°C	
2	T-	2KΩ max.		
3	P+	+12Vdc	Transducteur de pression	
4	P-	4…20mA return		

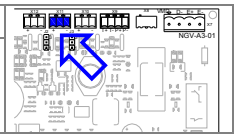
Connecteur X10, pas 3,5 mm - (CapteurS1 VRP - Configurable)

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	+	+12Vdc	Capteur ON/OFF (12Vdc) / Capteur linéaire 0…5V	
2		0…12Vdc / 0…5V		
3	-	0V		

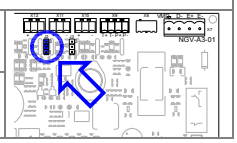
Jumper J3 (configuration du connecteur X10)

Pos.		Description	
1-2		Capteur S1 VRP (ON/OFF)	
2-3		Capteur linéaire 0…5V	

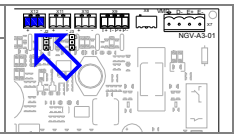
Connecteur X11, pas 3,5 mm - (capteur S2 VB fermée - Configurable)

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	+	+12Vdc	Capteur ON/OFF (12Vdc) / Capteur linéaire 0…5V	
2		0…12Vdc / 0…5V		
3	-	0V		

Jumper J2 (configuration du connecteur X11)

Pos.		Description	
1-2		Capteur S2 VB (ON/OFF)	
2-3		Capteur linéaire 0…5V	

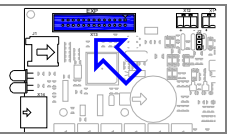
Connecteur X12, pas 3,5 mm - (CapteurS1 VB Ouvert)

Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description	
1	+	+12Vdc	Capteur ON/OFF (12Vdc)	
2		0…12Vdc		
3	-	0V		

3.3.3 INTERFACE UTILISATEUR

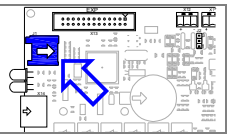
Connecteur X13, pas 2,54 mm - (AUX 2 x 13))

Connecteur pour expansions (Encoder, …)



Connecteur J1, µSD (sériel SPI)

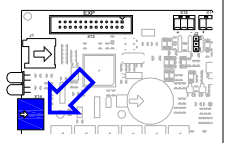
Connecteur pour carte mémoire type µSD (sériel SPI)



Connecteur X14, RJ45 (PT01)

Interface RS232 pour le programmateur PT01

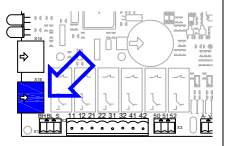
Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description
1	+12		Alimentation 12Vdc
2	+12		Alimentation 12Vdc
3	RxD		Sortie pour PT01
4	TxD		Entrée PT01
5			Ne pas utilisée
6			Ne pas utilisée
7	0V		Négatif Alimentation
8	0V		Négatif Alimentation

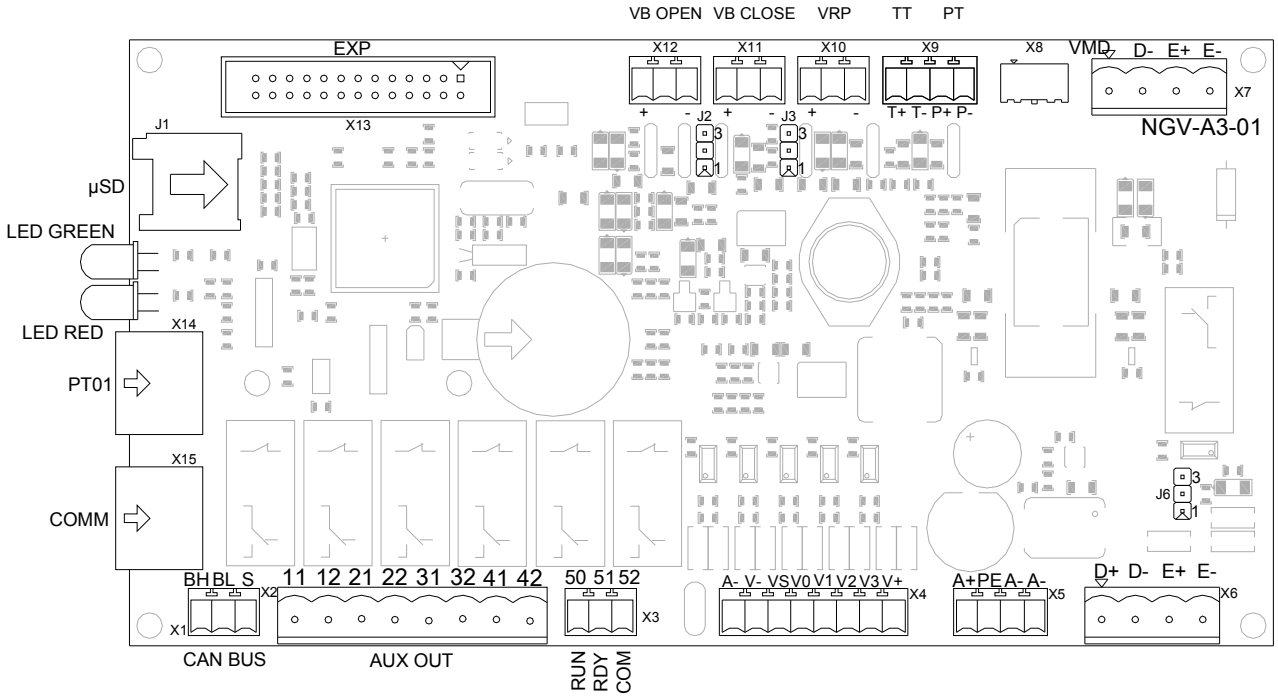


Connecteur X15, RJ45 (COMM)

Interface RS232 pour Ordinateur, Modem, …

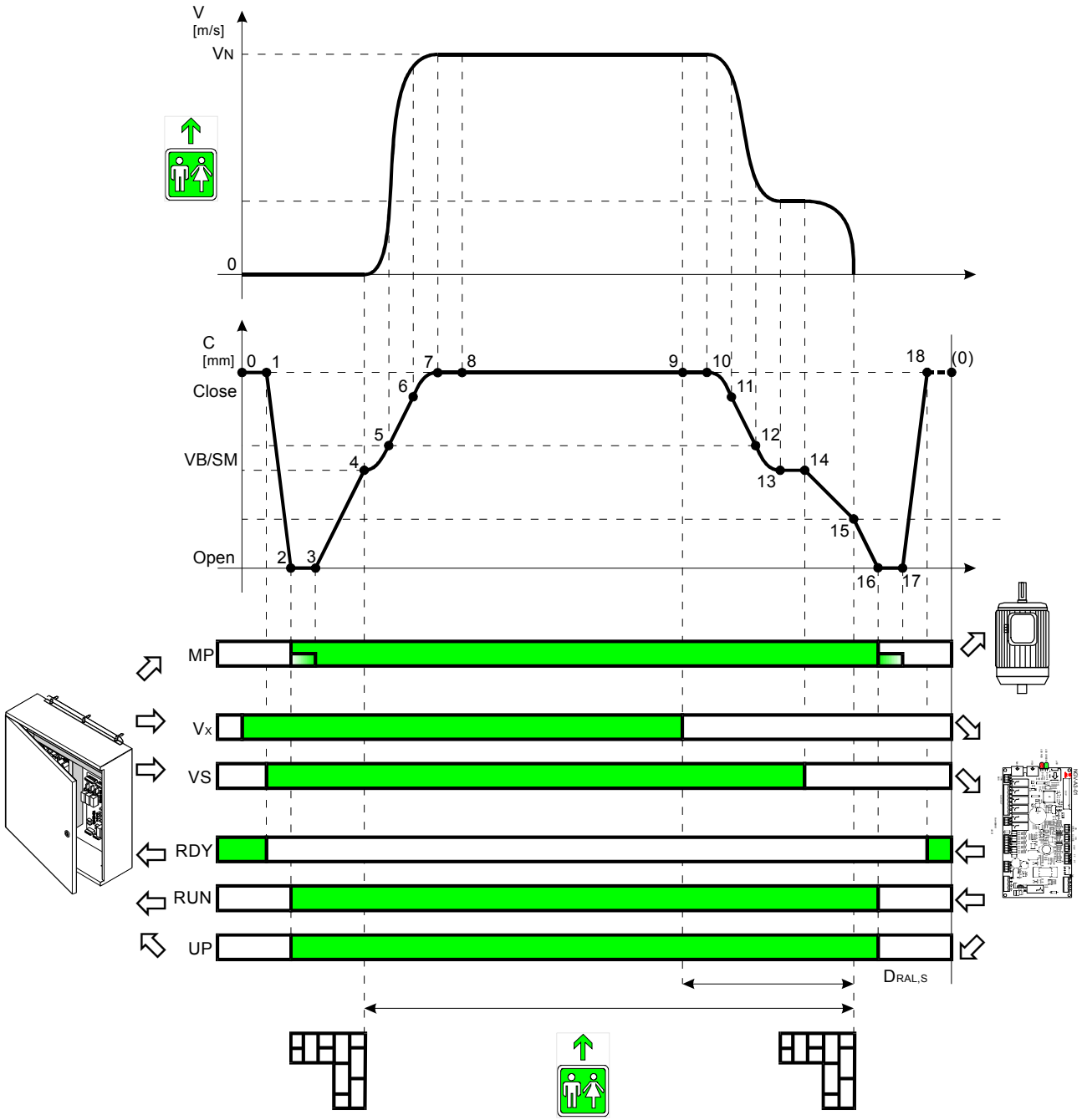
Pos.	Sigle	Caractéristiques	Description
1	+12		Alimentation 12Vdc
2	+12		Alimentation 12Vdc
3	RxD		Sortie pour ordinateur, modem,..
4	TxD		Entrée ordinateur, modem,…
5			Ne pas utilisée
6			Ne pas utilisée
7	0V		Négatif Alimentation
8	0V		Négatif Alimentation





3.4 SEQUENCE DES SIGNAUX ET COMMANDES

3.4.1 GRAFIQUE MONTEE



3.4.1.1 SEQUENCE DES SIGNAUX POUR MONTEE

Séquence de démarrage : RDY=ON + RUN=OFF ⇨ (Vx=ON ⇨) VS=ON ⇨ RDY=OFF – VB/SM=OPEN ⇨ RUN/UP=ON (⇨ MP=ON)

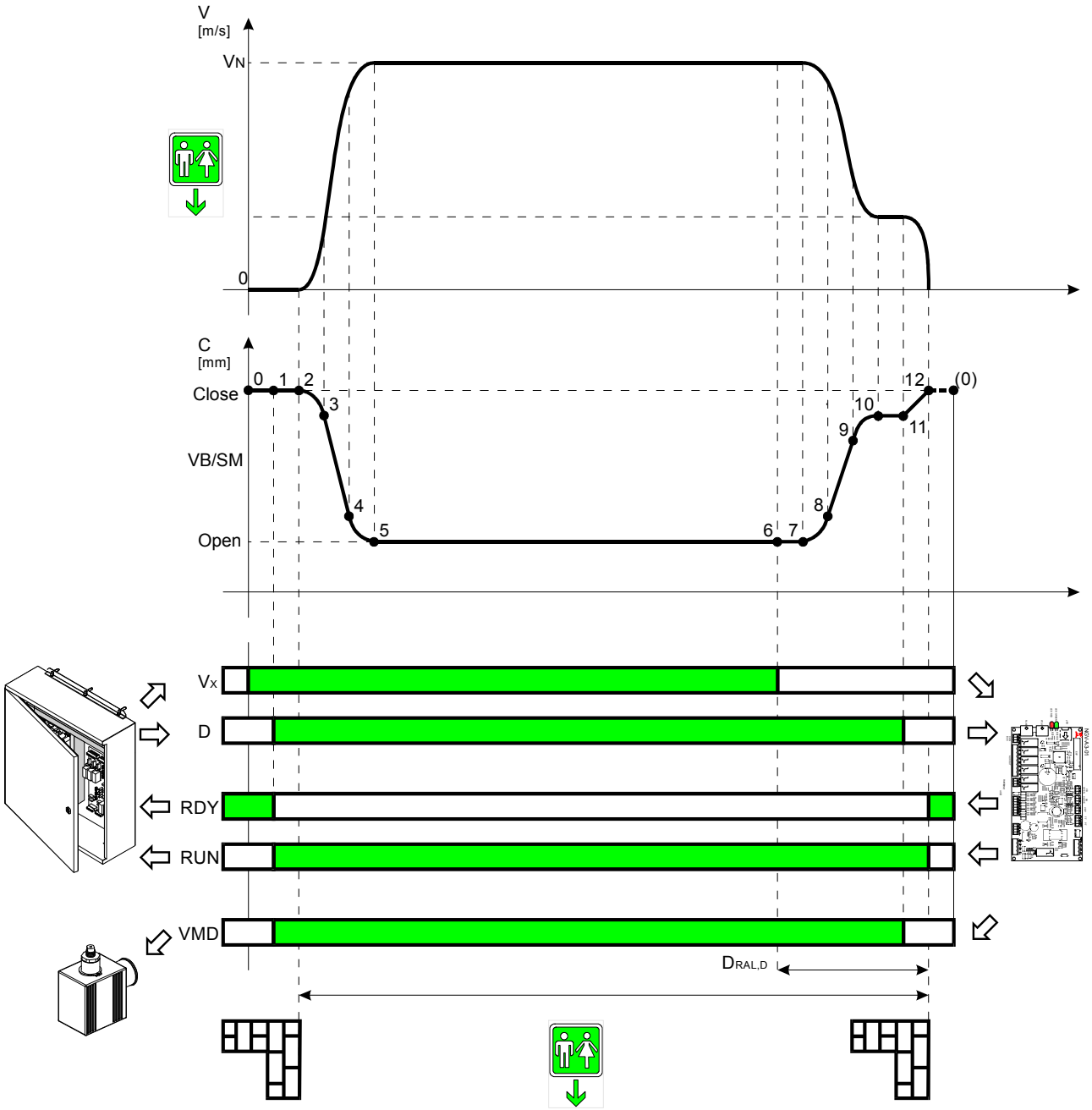
Séquence de l'arrivée : (Vx=OFF ⇨ VS=OFF ⇨) VB/SM=OPEN ⇨ RUN/UP=OFF ⇨ (MP=OFF ⇨) VB/SM=CLOSE ⇨ RDY=ON

MP Moteur / pompe
SM Moteur pas a pas
Vx = V0, V1, V2 Vitesse (Haute, intermédiaire, inspection)
VS Signal de montée

	V_S	V_0	V_1	V_2	V_3
Vitesse haut (grande vitesse)	1	1	0	0	0
Vitesse intermédiaire	1	X	1	0	0
Vitesse d'inspection	1	X	X	1	0
Vitesse mise à niveau / Remise à niveau	1	0	0	0	0

1	Alimenté
0	Pas alimenté
X	N'importe comment

3.4.2 GRAFIQUE DESCENTE



3.4.2.1 SEQUENCE DES SIGNAUX POUR DESCENTE

Séquence de démarrage : RDY=ON+RUN=OFF ⇨ Vx=ON ⇨ D=ON ⇨ RDY=OFF ⇨ RUN=ON (⇨VMD=ON)

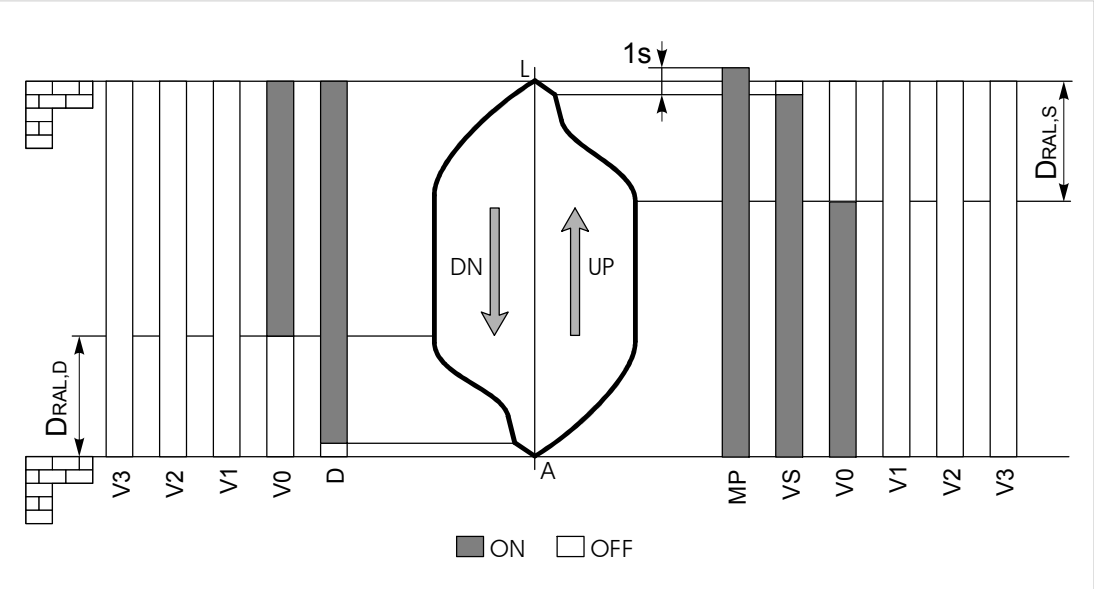
Séquence de l'arrivée : (Vx=OFF ⇨) D=OFF ⇨ VB/SM=CLOSE ⇨ RUN=OFF ⇨ RDY=ON

D Signal de descente
MP Moteur / pompe
SM Moteur pas a pas
VMD Vanne électromagnétique de descente
Vx = V0, V1, V2 Vitesse (Haute, intermédiaire, inspection)

	D	V_0	V_1	V_2	V_3
Vitesse haut (grande vitesse)	1	1	0	0	0
Vitesse intermédiaire	1	X	1	0	0
Vitesse d'inspection	1	X	X	1	0
Vitesse mise à niveau / Remise à niveau	1	0	0	0	0

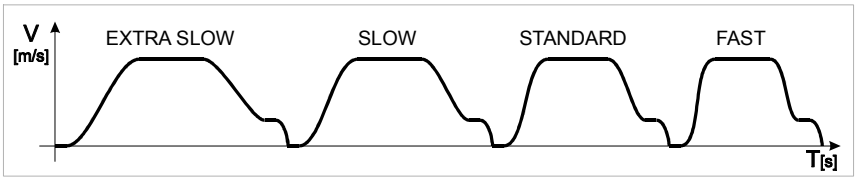
1	Alimenté
0	Pas alimenté
X	N'importe comment

3.5 DISTANCE DE RALENTISSEMENT



V_N [m/s]	$D_{RAL,S}$ [m]			
Montée	**Extra Slow**	**Slow**	**Standard**	**Fast**
0,00 < V ≤ 0,15	0,19	0,15	0,13	0,12
0,15 < V ≤ 0,40	0,43	0,39	0,37	0,32
0,40 < V ≤ 0,65	0,81	0,71	0,63	0,61
0,65 < V ≤ 0,85	1,16	0,99	0,92	0,89
0,85 < V ≤ 1,00	1,40	1,27	1,17	1,10

V_N [m/s]	$D_{RAL,D}$ [m]			
Descente	**Extra Slow**	**Slow**	**Standard**	**Fast**
0,00 < V ≤ 0,15	0,15	0,13	0,12	0,12
0,15 < V ≤ 0,40	0,41	0,36	0,34	0,31
0,40 < V ≤ 0,65	0,78	0,67	0,62	0,58
0,65 < V ≤ 0,85	1,14	0,98	0,88	0,83
0,85 < V ≤ 1,00	1,36	1,18	1,11	1,05



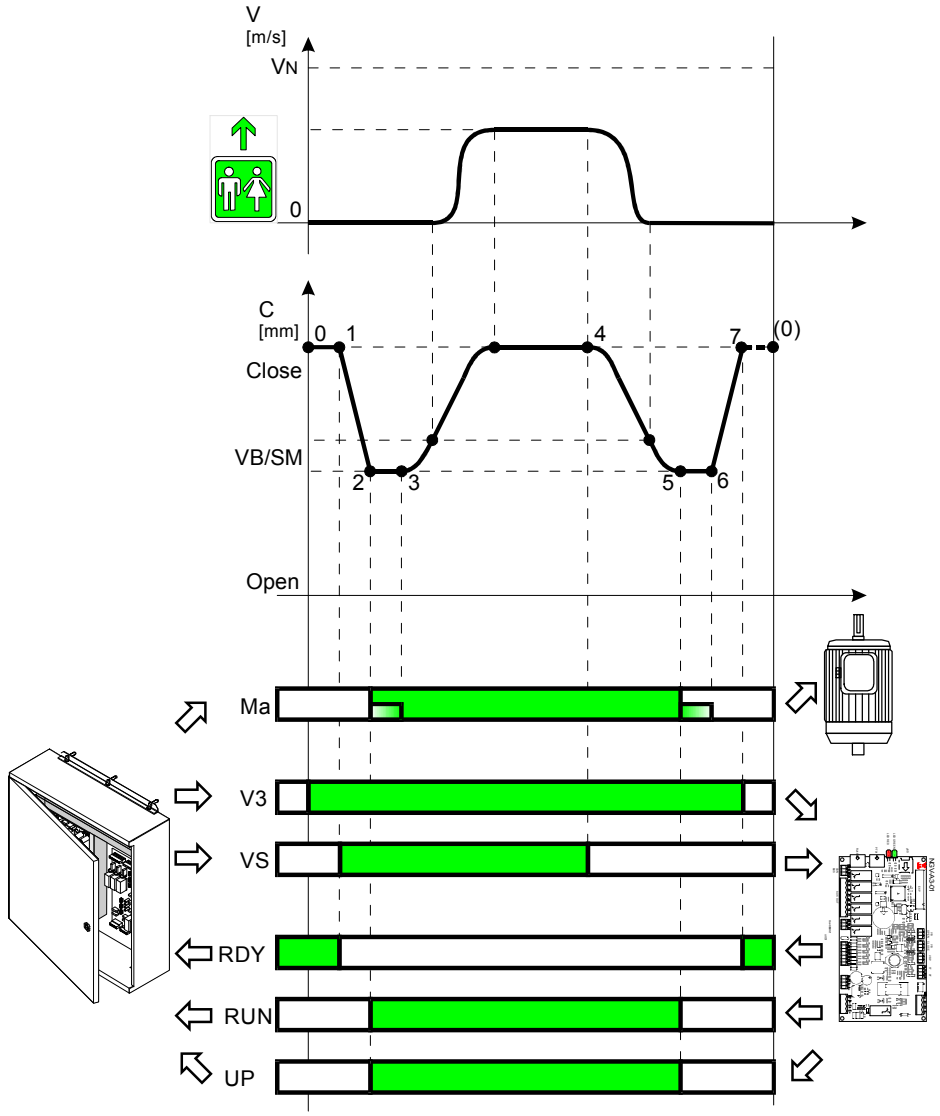
La distance du capteur de ralentissement (D_{RAL}) doit être réglée suivant le tableau ci-dessus.
Si l'espace de mise à niveau est plus grand, on peut le corriger en utilisant le programmateur, comme montré au chapitre **Programmation**.

D	Signal de descente	**ON**	Alimenté
DN	Descente	**UP**	Montée
M, MP	Moteur / pompe	**V0, V1, V2, V3**	Vitesse (Haute, intermédiaire, inspection, Micronivellement)
OFF	Ne pas alimenté	**VS**	Signal de Montée

3.6 MICRO-NIVELLEMENT

Le micro-nivellement, avec l'utilisation d'un moteur / pompe, de taille et de capacité réduits, gérés par les entrées V3 et VS du connecteur X4 et les signaux de sortie RDY et RUN, les résultats en matière de consommation énergétique inférieur en comparaison du système de mise à niveau / re-nivellement traditionnelle.
La carte exécute le micro-nivellement utilisant la séquence suivante:

1. V3 => ON
2. VS=> ON simultanément ou avec un retard (en comparaison de V3 = ON)
3. RDY => OFF
4. RUN / UP => ON consentement de démarrage du moteur de micro-nivellement
5. VS => OFF.
6. RUN / UP=> OFF
7. RDY => ON



3.6.1.1 SEQUENCE DES SIGNAUX

Séquence de démarrage : V3=ON ⇨ VS=ON ⇨ RDY=OFF – RUN/UP =ON ⇨ MP=ON

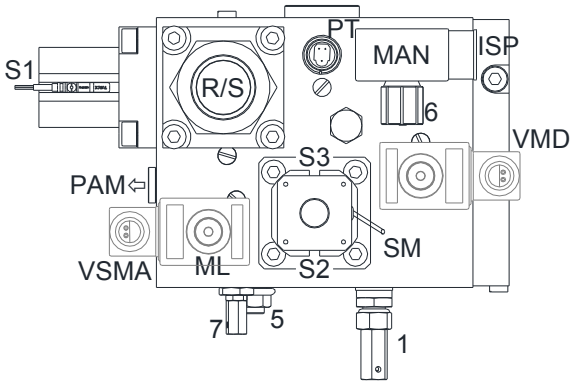
Séquence de l'arrivée : RUN/UP =OFF ⇨ MP=OFF ⇨ VB/SM=CLOSE ⇨ RDY=ON

MP Moteur / pompe
SM Moteur pas a pas
V3 Vitesse de micro-nivellement
VS Signal de montée
OFF Ne pas alimenté
ON Alimenté

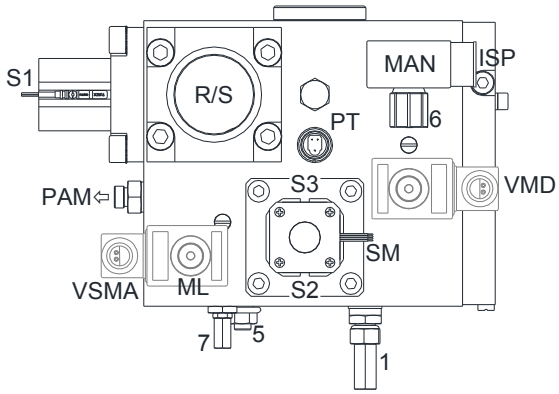
4 REGLAGES ET TESTS

4.1 REGLAGE DE LA SOUPAPE DE SURPRESSION (OPP/MPS)

SOUPAPE NGVA3 1" ¼



SOUPAPE NGVA3 1" ½



Pour le réglage de la soupape de sécurité :

1. Consulter le schéma du circuit hydraulique du distributeur NGV
2. Fermer le robinet de la vanne (R/S), le levier doit se trouver à 90° par rapport à la vanne
3. Ouvrir le robinet du manomètre (6)
4. Dévisser et enlever le capuchon de protection de la vis de réglage de la soupape de sécurité (1)
5. Desserrer le contre-écrou de la vis (1)
6. Lancer la procédure de contrôle **9.1 Overpressure Value** avec le programmateur PT01 (voir le chapitre **Programmation**)
7. Faire démarrer le groupe moteur - pompe (V0+VS)
8. Lire la valeur de pression sur le programmateur
9. Si la valeur lue diffère de la valeur de tarage :
   - Appuyer sur le poussoir pour la descente manuelle (ML) pour faire descendre la pression à l'intérieur du bloc soupape
   - Visser la vis (1) pour augmenter la valeur de pression sur la VS Pour diminuer la pression, dévisser la vis (1)
   - Faire démarrer le groupe moteur - pompe (V0+VS)
   - Lancer la procédure **Overpressure Value** avec le programmateur PT01
   - Lire la valeur de pression sur le programmateur
   - Répéter cette procédure jusqu'à ce que la valeur de pression maximum lue sur le programmateur coïncide avec la valeur de tarage
10. Serrer le contre-écrou de la vis (1)
11. Remettre et revisser le capuchon de protection de la vis (1)
12. Rouvrir la vanne (R/S).
13. Fermer le robinet du manomètre (6)

PROGRAMMATEUR PT01

4.2 REGLAGE DE LA PRESSION DE LA QUEUE SUR LA VSMA

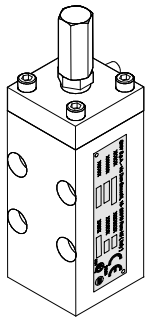
NOTE
Applicable uniquement sur système 2:1

Pour régler la pression de la queue sur la VSMA :

1. Fermer le robinet de la vanne (R/S), le levier doit se trouver à 90° par rapport à la vanne
2. Dévisser et enlever le capuchon de protection de la vis de réglage de la pression de la queue (7)
3. Appuyer sur le poussoir pour la descente manuelle (ML)
4. Vérifier sur le manomètre (MAN) que la pression est d'environ 5 bars. Si la pression est de 5 bars, passer au point 6, si elle est inférieure à 5 bars, passer au point 5.
5.
   - Rouvrir la vanne (R/S)
   - Desserrer le contre-écrou de la vis (7)
   - Visser d'1 tour la vis (7)
   - Serrer le contre-écrou de la vis (7)
   - Refermer la vanne (R/S)
   - Appuyer sur le poussoir pour la descente manuelle (ML)
   - Répéter cette procédure jusqu'à ce qu'on vérifie une pression d'environ 5 bars sur le manomètre MAN
   - Passer au point 6
6. Remonter et revisser le capuchon de protection de la vis (7)
7. Rouvrir la vanne (R/S).

4.3 ESSAI DE LA SOUPAPE D'ARRET (VC)

ATTENTION
Avant d'exécuter cet essai, effectuer le réglage de la soupape d'arrêt sur le cylindre (voir le rapport technique de l'installation et le manuel de la soupape d'arrêt)



Pour essayer la soupape d'arrêt sur le distributeur, suivre la procédure suivante :

1. En consultant le manuel de l'installation, faire monter l'ascenseur à pleine charge jusqu'à l'étage le plus élevé
2. Quand la cabine s'est arrêtée, desserrer le contre-écrou de la vis 5, et dévisser la vis 5 de 3 tours
3. Lancer la procédure d'essai **Pipe Rupture** sur le programmateur PT01 (voir le chapitre Programmation)
4. Envoyer l'ascenseur à l'étage le plus bas. La soupape, pendant la descente, doit bloquer la cabine.

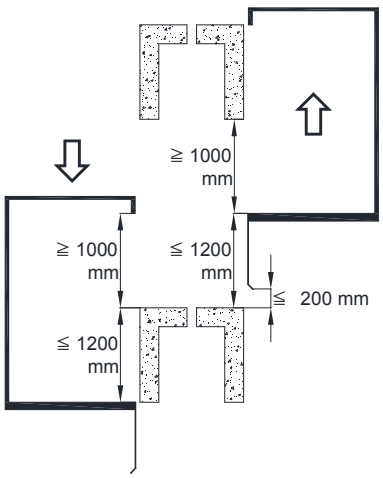
ATTENTION
Si la soupape ne s'arrêt pas, vérifier le réglage de la soupape d'arrêt sur le vérin

5. A la fin de l'essai, visser la vis 5 complètement, et serrer le contre-écrou de la vis 5
6. Utilisez la pompe à main pour libérer la soupape d'arrêt.
7. Sortir de la procédure d'essai **9.2 Pipe Rupture**

4.4 TESTS DES DISPOSITIFS CONTRE DES MOUVEMENTS INCONTROLES

ATTENTION
Effectuer ces tests seulement après les précédentes.

Pour vérifier le comportement correct de les dispositifs contre des mouvements incontrôlés se doit procéder à la preuve requise à la ZC point) de l'Annexe D de la norme EN81-2 et vérifier qui le panneau de commande et le système se comporteront d'une manière conforme à la norme.(EN81-2 §9.13.5).



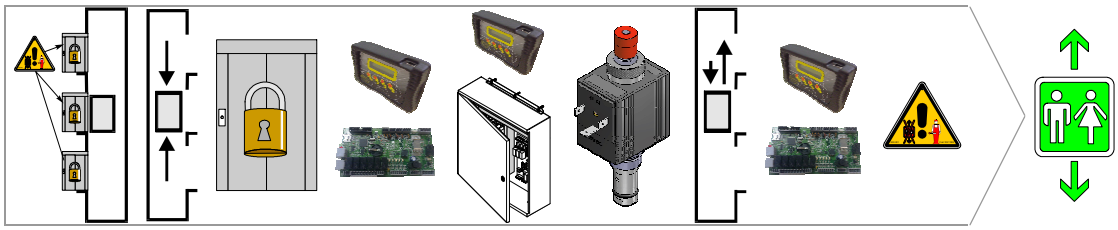
4.4.1 CONDITIONS PRELIMINAIRES

Tel que requis par la norme EN 81-2, doivent être respectées, les points suivants:

- Le système doit être équipé d'au moins un dispositif interrupteur capable de détecter les mouvements incontrôlés de la cabine.
- Le tableau de manœuvre ne devrait pas envoyer de commandes à la valve et au moteur / pompe lorsque le système est, avec les portes non fermées, en dehors de la zone de déverrouillage des portes.

NOTE
Avant de procéder, vérifier sur le manuel de la partie électrique, les opérations à effectuer, nécessaire pour le test

4.4.2 TEST EN MONTEE



Pour la sécurité, il est nécessaire que le test se déroule avec des portes fermée. Puis procéder comme suit :

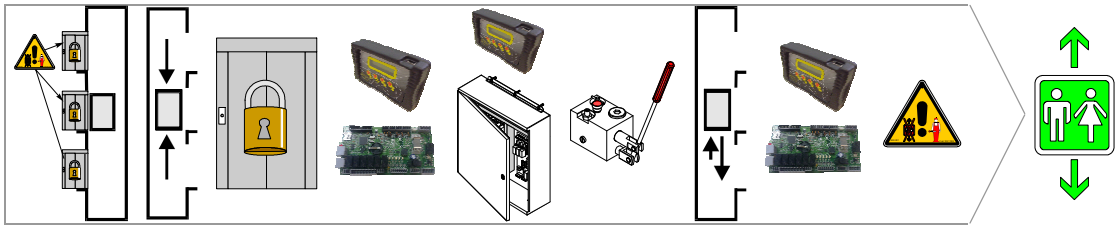
1. Placer à tous les étages le panneau "Hors service"
2. Envoyer la cabine vide à l'étage inférieur au dernier étage
3. Attendre la fermeture de la porte de cabine
4. Effectuer, sur la carte de la valve, la procédure 9.3 UCM UP TEST, utilisant le programmeur PT01.
5. Effectuer sur le tableau de manœuvre la procédure de test en montée. Cette procédure doit:
   - Exclure la possibilité d'appeler la cabine de l'extérieur
   - Ouvrir la chaîne électrique de sécurité, au niveau des portes palières (les portes pour le système doivent être ouvertes, même si physiquement elles sont fermées)
6. Ouvrir, manuellement ou électriquement, la vanne de descente d'urgence et faire descendre la cabine jusqu'à l'intervention du re-nivellement.

Lorsque le re-nivellement se produit, le système commence à monter à la vitesse nominale et le capteur pour identifier les mouvements incontrôlés doit intervenir en arrêtant la cabine.

7. Vérifier que la position d'arrêt de la cabine est conforme à la norme EN 81-2.
8. Quitter l'installation 9.3 UCM UP TEST en appuyant sur ESC
9. Activer le circuit de sécurité des portes
10. Retirer les panneaux "Hors service"
11. Rétablir le fonctionnement normal du système

NOTE
L'interrupteur pour identifier les mouvements incontrôlés peut être le même utilisée pour détecter le mouvement de la cabine, avec les portes non fermées, en dehors de la zone de déverrouillage des portes.

4.4.3 TEST EN DESCENTE



Pour la sécurité, il est nécessaire que le test se déroule avec des portes fermée. Puis procéder comme suit :

1. Placer à tous les étages le signe "Hors service"
2. Envoyer la cabine à pleine charge à l'étage au-dessus de l'étage le plus bas
3. Attendre la fermeture de la porte de cabine
4. Effectuer, sur la carte de la valve, la procédure 9.4 UCM DN TEST, utilisant le programmeur PT01.
5. Effectuer, sur le tableau de manœuvre la procédure de test en descente. Cette procédure doit:
   - Exclure la possibilité d'appeler la cabine de l'extérieur
   - Ouvrir la chaîne électrique de sécurité, au niveau des portes palières (les portes pour le système doivent être ouvertes, même si physiquement elles sont fermées)
6. Utiliser la pompe à main pour déplacer en montée la cabine jusqu'à l'intervention du re-nivellement.

Lorsque le re-nivellement se produit, le système commence à descendre à la vitesse nominale et le capteur pour identifier les mouvements incontrôlés doit intervenir en arrêtant la cabine.

7. Vérifier que la position d'arrêt de la cabine est conforme à la norme EN 81-2.
8. Quitter l'installation 9.4 UCM DN TEST en appuyant sur ESC
9. Activer le circuit de sécurité des portes
10. Retirer les panneaux "Hors service"
11. Rétablir le fonctionnement normal du système.

NOTE
L'interrupteur pour identifier les mouvements incontrôlés peut être le même utilisée pour détecter le mouvement de la cabine, avec les portes non fermées, en dehors de la zone de déverrouillage des portes.

4.5 TEST DU SYSTEME DE CONTROLE

La carte NGV A3, pour chaque course, effectue automatiquement une diagnostic du système de contrôle et en cas de panne, le système doit se mettre en alarme / défaut. Pour tester le système de contrôle est suffisante à la fin d'une course, vérifier (2.1 Alarm) qui n'est pas présent l'un des défauts suivants : 06, 07,13 ÷ 22

NOTE - Si nécessaire, vous pouvez simuler une panne des capteurs en l'enlevant de la carte, ou le connecteur X10 (FAULT 06) ou le connecteur X11 (FAULT 14). Dans ce cas, la carte doit se mettre en alarme. Utiliser le programmateur PT01, vérifier les alarmes (`2.1 Alarm`), ré-insérer le connecteur préalablement enlevé (l'alarme se terminé) et effectuer la réinitialisation des défauts (`3.1 AL/FLT RESET`)

4.6 SIMULATION DES DEFAUTS DES SORTIES RDY ET RUN

Le test vérifie le correct comportement de l'armoire de manœuvre quand elle reçoit les signaux RUN et / ou RDY incorrectes. Il est possible de simuler la panne ou, avec le système arrêté **a)**, ou lors d'une course du système **b)**. Pour effectuer le test, le programmeur PT01 doit être connecté à la carte NGV-A3 et vous-devez procéder en simulant des défauts comme suit:

4.6.1 TEST DU RUN TOUJOURS "ON"

1. Sélectionner 9.5 RUN-RDY TEST et appuyer ENT
2. Sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : RUN always ON
3. **a)** Appuyer sur ENT lorsque le système est arrête. L'armoire de manœuvre doit reconnaître l'erreur et empêcher tout les mouvements de le système - **b)** Appeler la cabine en montée ou en descente et appuyer sur ENT pendant la course. L'armoire de manœuvre, après l'arrivée à l'étage, après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur, et prévenir tout les mouvements ultérieurs de le système.
4. Lorsque vous avez terminé, appuyez sur ENT, sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : NO TEST et appuyer sur ENT pour retourner à l'état initial.

4.6.2 TEST DU RDY TOUJOURS "OFF"

1. Sélectionner 9.5 RUN-RDY TEST et appuyer ENT
2. Sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : RDY always OFF
3. **a)** Appuyer sur ENT lorsque le système est arrête et appeler la cabine en montée ou en descente. L'armoire de manœuvre doit reconnaître l'erreur et empêcher tout les mouvements de le système **b)** Appeler la cabine en montée ou en descente et appuyer sur ENT pendant la course. L'armoire de manœuvre, après l'arrivée à l'étage, après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur, et prévenir tout les mouvements ultérieurs du système.
4. Lorsque vous avez terminé, appuyez sur ENT, sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : NO TEST et appuyer sur ENT pour retourner à l'état initial.

4.6.3 TEST DU RUN TOUJOURS "OFF"

1. Sélectionner 9.5 RUN-RDY TEST et appuyer ENT
2. Sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : RUN always OFF
3. **a)** Appuyer sur ENT lorsque le système est arrête et appeler la cabine en montée ou en descente. L'armoire de manœuvre, après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur et empêcher tout les mouvements de le système - **b)** Appeler la cabine en montée ou en descente et appuyer sur ENT pendant la course. L'armoire de manœuvre , après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur, et prévenir tout les mouvements ultérieurs de le système
4. Lorsque vous avez terminé, appuyez sur ENT, sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : NO TEST et appuyer sur ENT pour retourner à l'état initial.

4.6.4 TEST DU RDY TOUJOURS "ON"

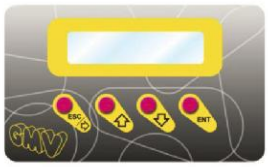
1. Sélectionner 9.5 RUN-RDY TEST et appuyer ENT
2. Sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : RDY always ON
3. **a)** Appuyer sur ENT lorsque le système est arrête et appeler la cabine en montée ou en descente. L'armoire de manœuvre, après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur et empêcher tout les mouvements de le système. - **b)** Appeler la cabine en montée ou en descente et appuyer sur ENT pendant la course. L'armoire de manœuvre , après 2 secondes, doit reconnaître l'erreur, et prévenir tout les mouvements ultérieurs de le système
4. Lorsque vous avez terminé, appuyez sur ENT, sélectionner en appuyant sur 🡻/🡹 : NO TEST et appuyer sur ENT pour retourner à l'état initial.

4.6.5 QUITTER LE TEST RUN-RDY

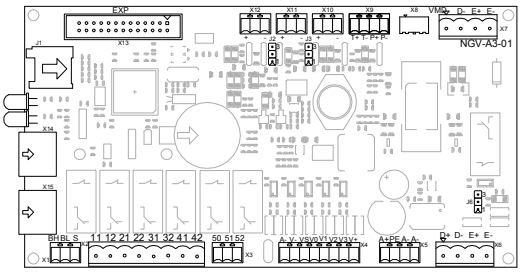
Avant de quitter.9.5 RUN-RDY TEST vérifier que vous avez défini NO TEST comme la valeur du paramètre

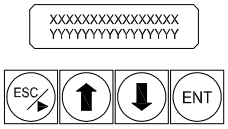
5 PROGRAMMATION

Il est possible de dialoguer avec la carte de contrôle NGV 01 en utilisant le programmateur PT01.
La connexion entre le programmateur et la carte se fait par un câble de secteur UTP Droit avec connecteur RJ45.
Le programmateur est alimenté directement par la carte grâce au câble de connexion.
Il est possible de naviguer dans les menus et de modifier les valeurs numériques en utilisant les touches avec flèche ; pour accéder aux sous-menus et confirmer les données insérées appuyer sur la touche ENT ; et pour sortir ou déplacer le curseur à gauche, appuyer sur la touche ESC.



Câble UTP RJ45 Droit





ATTENTION
MIN = cabine vide
MAX = cabine en pleine charge

5.1 PARAMETRES DU SYSTEME

NOTE
Il est recommandé d'indiquer dans le tableau ci-dessous les valeurs de votre système.
Cela facilite la maintenance et les réparations futures.

4	ADJUSTMENTS	
4.1	Start UP min	
4.2	Slow UP min	
4.3	High DN min	
4.4	Slow DN min	
4.5	Start UP max	
4.6	Slow UP max	
4.7	High DN max	
4.8	Slow DN max	
4.9	Offset V0 UP	
4.10	Offset V0 DN	
4.11	Offset V1 UP	
4.12	Offset V1 DN	
5	**SETTING**	
5.1	Lift Ratio	
5.2	Jack Diam	
5.3	Pump Flow	
5.5	Pstat. min	
5.6	Pstat.max	

6	UP PARAMETERS	
6.2	Int. Speed V1	
6.3	Ins.Speed V2	
6.4	Slow Speed	
6.5	Relev. Speed	
6.6	Acc.Profile	
6.7	Dec.Profile	
6.8	Start Delay	
7	**DN PARAMETERS**	
7.1	Nom. Speed V0	
7.2	Int.Speed V1	
7.3	Insp. Speed V2	
7.4	Slow Speed	
7.5	Relev. Speed	
7.6	Acc.Profile	
7.7	Dec.Profile	
8	**OUTPUT FUNC**	
8.1	Output 11-12	
8.2	Output 21-22	
8.3	Output 31-32	
8.4	Output 41-42	

5.2 MENU COMPLET

1 NGV-A3 VX.XRXXHX DIAGNOSTICS

1.1 Pressure // xx.x bar
1.2 Temperature // xx.x C°
1.3 Ref.Speed // x.xx m/s
1.4 In: S0123DICA // 000000000
1.5 Out: 1234YND // 0000000
1.6 Supply // xx.x Vdc
1.7 Fly Time //
1.7.1 Total //xxx.x s
1.7.2 Start -> Dec. // XXX.X s
1.7.3 Dec. -> Stop //XXX.X s

2 NGV-A3 VX.XRXXHX ALLARMS

2.1 Alarm 01 // 00: No Alarm
... ...
2.8 Alarm 08 // 00: No Alarm

3 NGV-A3 VX.XRXXHX AL/FLT RESET

3.1 Reset ? ESC=NO ENT=YES

4 NGV-A3 VX.XRXXHX ADJUSTMENTS

4.1 Start UP min // ±xx
4.2 Slow UP min // ±xx
4.3 High DN min // ±xx
4.4 Slow DN min // ±xx
4.5 Start UP max // ±xx
4.6 Slow UP max // ±xx
4.7 High DN max // ±xx
4.8 Slow DN max // ±xx
4.9 Offset V0 UP // xxx mm
4.10 Offset V0 DN // xxx mm
4.11 Offset V1 UP // xxx mm
4.12 Offset V1 DN // xxx mm

5 NGV-A3 VX.XRXXHX SETTINGS

5.1 Lift Ratio // x:x
5.2 Jack Diam // xxx mm
5.3 Pump Flow // xxx l/min
5.4 Map // xx
5.5 Pstat. min // xx.x bar
5.6 Pstat.max // xx.x bar
5.7 P min // xx.x bar
5.8 P full load // xx.x bar
5.9 P overload // xx.x bar
5.10 P max // xx.x bar
5.11 Cool Temp // xx °C
5.12 Mode: Normal-Installation

6 NGV-A3 VX.XRXXHX UP PARAMETERS

6.1 Nom.Speed V0 // x.xx m/s
6.2 Int. Speed V1 // x.xx m/s
6.3 Ins.Speed V2 // x.xx m/s
6.4 Slow Speed // x.xxx m/s
6.5 Relev. Speed // x.xxx m/s
6.6 Acc. Profile // XS,S,ST,F,C
6.7 Dec.Profile // XS,S,ST,F,C
6.8 Start Delay // x.x s

7 NGV-A3 VX.XRXXHX DN PARAMETERS

7.1 Nom. Speed V0 // x.xx m/s
7.2 Int.Speed V1 //x.xx m/s
7.3 Ins.Speed V2 // x.xx m/s
7.4 Slow Speed // x.xxx m/s
7.5 Relev. Speed // x.xxx m/s
7.6 Acc. Profile // XS,S,ST,F,C
7.7 Dec.Profile // XS,S,ST,F,C

8 NGV-A3 VX.XRXXHX OUTPUT FUNC

8.1 Output 11-12 // FUN xx Nx
8.2 Output 21-22 // FUN xx Nx
8.3 Output 31-32 // FUN xx Nx
8.4 Output 41-42 // FUN xx Nx

9 NGV-A3 VX.XRXXHX TEST…

9.1 OverP. Value // Ent = Start
9.2 Pipe Rupture // Ent = Start
9.3 UCM UP test // Ent = Start
9.4 UCM Test up // Ent = Start
9.5 VB test down // Ent = Start
9.6 VB test up // Ent = Start
9.7 Run-Rdy test // No test
9.8 S3 tuning // Ent =Start

10 NGV-A3 VX.XRXXHX ADVANCED

10.1 Password // -00000

5.3 MENU

- 1 - DIAGNOSTIC

```
NGV VER XX.XXX
1-DIAGNOSTICS
```

```
1.1 PRESSURE
XX.X bar
```
Pression [bar] relevée par le transducteur situé sur le refoulement de la soupape

```
1.2 TEMPERATURE
XX.X °C
```
Température [°C] du fluide relevée par le transducteur situé dans le réservoir

```
1.3 REF. SPEED
X.XXX m/s
```
Vitesse de repère [m/s]

```
1.4 INPUT S0123DICA
000000000
```
Signaux en entrée: S0123DICA

100000000=VS 010000000=V0 001000000=V1
000100000=V2 000010000=V3 000001000=D
000000100=IND(S1) 000000010=VBC(S2) 000000001=VBO(S3)

```
1.5 OUTPUT 1234YND
0000000
```
Signaux en sortie : 1234YND

1000000=Out1 0100000=Out2 0010000=Out3 0001000=Out4
0000100=RDY 0000010=RUN 0000001=VMD

```
1.6 SUPPLY
XX.X V
```
Tension d'alimentation de la carte [V]

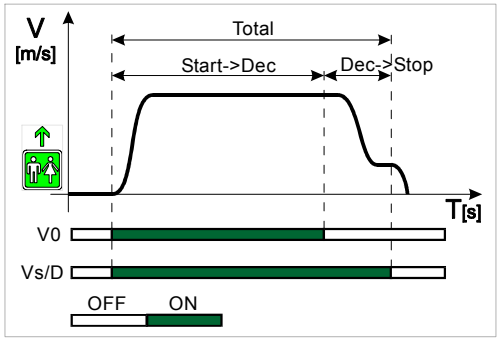
```
1.7 FLY TIME
```
Temps de course de l'ascenseur

ENT

```
  1.7.1 TOTAL
xxx.x s
```
Temps de course total de l'ascenseur [s]

```
  1.7.2 START->DEC
XXX.X s
```
Temps entre le départ de la cabine et l'instant de début de décélération [s]

```
  1.7.3 DEC->STOP
XXX.X s
```
Temps entre le début de la phase de décélération et l'arrêt de la cabine [s]



- 2 - ALARMES

```
NGV VER XX.XXX
2-ALARM
```

```
2.1 ALARM
00:No Alarm
```
Indique l'alarme activée. Chaque alarme est identifiée par un code décrit sur le **Tableau des Pannes**. Les 8 dernière alarmes sont mémorisée

- 3 - RESET ALLARMI E FAULT

```
NGV VER XX.XXX
3-AL/FLT RESET
```

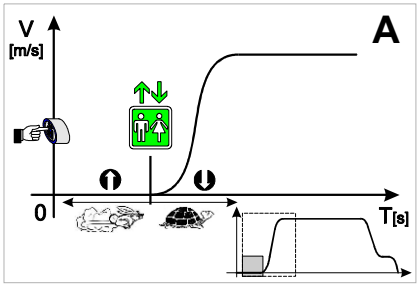
```
3.1 FAULT RESET
```
Quand on appuie sur la touche ENT du pavé numérique on efface toutes les alarmes et les défaillances

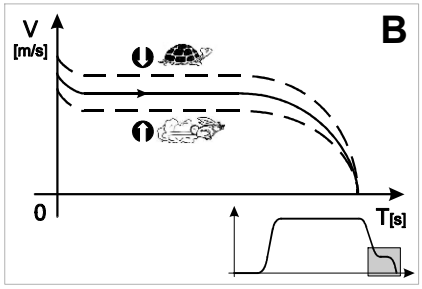
- 4 - RÉGLAGES

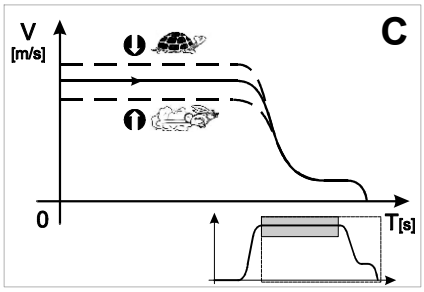
NGV VER XX.XXX
4-ADJUSTMENTS

mouvement optimale de la cabine

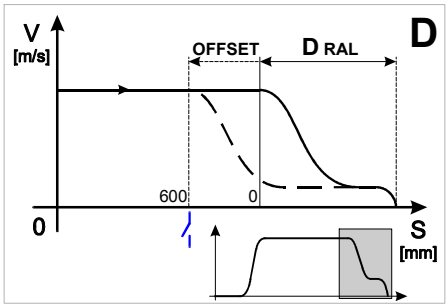
mouvement réel de la cabine







4.1 START UP MIN ±XX.X (+ / -)	Réglage du départ MONTEE (-99 ÷ +99)	A
4.2 SLOW UP MIN ±XX.X (+ / -)	Réglage de la vitesse de mise à niveau MONTEE (-99 ÷ +99)	B
4.3 HIGH DN MIN ±XX.X (+ / -)	Réglage grande vitesse DESCENTE (-99 ÷ +99)	C
4.4 SLOW DN MIN ±XX.X (+ / -)	Réglage vitesse de mise à niveau DESCENTE (-99 ÷ +99)	B
4.5 START UP MAX ±XX.X (+ / -)	Réglage vitesse de remise à niveau MONTEE (-99 ÷ +99)	A
4.6 SLOW UP MAX ±XX.X (+ / -)	Réglage vitesse de mise à niveau MONTEE (-99 ÷ +99)	B
4.7 HIGH DN MAX ±XX.X (+ / -)	Réglage Haute vitesse DESCENTE (-99 ÷+99)	C
4.8 SLOW DN MAX ±XX.X (+ / -)	Réglage vitesse de mise à niveau DESCENTE (-99 ÷ +99)	B
4.9 OFFSET V0 UP XXX mm (+ / -)	Réglage Espace de mise à niveau MONTEE vitesse INTERMEDIAIRE (0 ÷ 600 mm)	
4.10 OFFSET V0 DN XXX mm (+ / -)	Réglage Espace de mise à niveau DESCENTE en vitesse INTERMEDIAIRE (0 ÷ 600 mm)	
4.11 OFFSET V1 UP XXX mm (+ / -)	Réglage Espace de mise à niveau MONTE en vitesse INTERMEDIAIRE (0 ÷ 600 mm)	
4.12 OFFSET V1 DN XXX mm (+ / -)	Réglage Espace de mise à niveau DESCENTE en vitesse INTERMEDIAIRE (0 ÷ 600 mm)	



- 5 - CONFIGURATIONS

Données entrées par GMV, effectuer un contrôle lors de l'installation du système

```
NGV VER XX.XXX
5-SETTINGS
```

5.1 LIFT RATIO X:X	Taux de montée de l'installation : (1:1; 2:1; 3:1)
5.2 JACK DIAM. XXX mm	Diamètre ou diamètre correspondant du piston [mm] (voir le tableaux sur le catalogne techniques)
5.3 PUMP FLOW XXX l/min	Débit nominal de la pompe [l/min]
5.4 MAP XXXX	Code de la topographie de la centrale (ne pas activée)
5.5 PSTAT MIN XX.X bar	Pression statique minimale (5.0 ÷ 45.0 bar)
5.6 PSTAT MAX XX.X bar	Pression statique maximale (Pstat Min. ÷ 45.0 bar)
5.7 P MIN XX.X bar	Pression minimale (1.0 ÷ 10.0 bar) valeur moyenne ±5 bar
5.8 P FULL LOAD XX.X bar	Pression de pleine charge, 80% de la charge nominale (12.0 ÷ 45.0 bar)*
5.9 P OVERLOAD XX.X bar	Pression de surcharge, 110% de la charge nominale (12.0 ÷ 50.0 bar)*
5.10 P MAX XX.X bar	Pression maximum, 140% de la charge nominale (15.0 ÷ 70.0 bar)*
	* Valeur recalculée quand on modifie la valeur de $P_{stat,MIN}$ (paramètre 5.5) ou de $P_{stat,MAX}$ (paramètre 5.6)
5.11 COOL TEMP. XX °C	Température maximale du fluide admise (5.0 ÷ 70.0 °C) valeur implicite 70°C
5.12 MODE: XX - XX	Mode: NORMAL Mode:INSTALLATION

NOTE
MODE : NORMAL la vanne fonctionne comme décrit dans le manuel.
MODE : INSTALLATION la vanne fonctionne en vitesse V2 indépendamment du signal reçu à partir du tableaux de manœuvre. Le mode : installation est utilisée en routine lors de l'installation

- 6 - PARAMETRES DE MONTEE

NGV VER XX.XXX 6-UP PARAMETERS	
6.1 NOM.SPEED V0 X.XX m/s	Vitesse nominale [m/s] référée au débit de la pompe, diamètre du vérin en taille ; ce paramètre n'est pas modifiable
6.2 INT.SPEED V1 X.XX m/s	Vitesse intermédiaire [m/s] (15 ÷ 75 % de la vitesse nominale)
6.3 INS.SPEED V2 X.XX m/s	Vitesse d'inspection (0.15 ÷ 0.63 m/s)
6.4 SLOW SPEED X.XX m/s	Vitesse d'inspection (0.15 ÷ 0.63 m/s, recommandée 0.06 m/s)
6.5 RELEV.SPEED X.XX m/s	Vitesse de nivelage (0.01 ÷ 0.15 m/s), recommandée 0.04 ÷ 0.06 m/s)
6.6 ACC.PROFILE XXXXXXXX	Profil d'accélération (Fast – Standard – Slow – Extra Slow - Custom)
6.7 DEC.PROFILE XXXXXXXX	Profil de décélération (Fast – Standard – Slow – Extra Slow - Custom)
6.8 START DELAY X.X s	Retard commencer la fermeture du VB / Temps de démarrage moteur-pompe (0,2…5,0 s) (valeurs indicatives direct=0,5s, Y-Δ et soft starter=1,5s)

- 7 - PARAMETRES DE DESCENTE

NGV VER XX.XXX 7-DN PARAMETERS	
7.1 NOM.SPEED V0 X.XX m/s	Introduire la vitesse nominale de descente [m/s]. Par ex. 0,63
7.2 INT.SPEED V1 X.XX m/s	Vitesse intermédiaire [m/s] (15 ÷ 75 % de la vitesse nominale)
7.3 INS.SPEED V2 X.XX m/s	Vitesse d'inspection (0.15 ÷ 0.63 m/s)
7.4 SLOW SPEED X.XXX m/s	Vitesse de nivelage (0.01÷ 0.15 m/s), recommandée 0.04 m/s)
7.5 RELEV. SPEED X.XXX m/s	Vitesse de re-nivelage (0.01 ÷ 0.15 m/s, recommandée 0.02 ÷ 0.04 m/s)
7.6 ACC.PROFILE XXXXXXXX	Profil d'accélération (Fast – Standard – Slow – Extra Slow - Custom)
7.7 DEC.PROFILE XXXXXXXX	Profil de décélération (Fast – Standard – Slow – Extra Slow - Custom)

- 8 - FONCTIONS D'OUTPUT

```
NGV VER XX.XXX
8-OUTPUT FUNC.
```

```
8.1 OUTPUT 11-12
FUNXXXX
```

Fonction activée sur la sortie 11-12. Chaque fonction est identifiée par un code décrit sur le **Tableau des Fonctions Programmables des Sorties**

```
8.2 OUTPUT 21-22
FUNXXXX
```

Fonction activée sur la sortie 21-22. Chaque fonction est identifiée par un code décrit sur le **Tableau des Fonctions Programmables des Sorties**

```
8.3 OUTPUT 31-32
FUNXXXX
```

Fonction activée sur la sortie 31-32. Chaque fonction est identifiée par un code décrit sur le **Tableau des Fonctions Programmables des Sorties**

```
8.4 OUTPUT 41-42
FUNXXXX
```

Fonction activée sur la sortie 41-42. Chaque fonction est identifiée par un code décrit sur le **Tableau des Fonctions Programmables des Sorties**

Par défaut les outputs sont programmés avec les fonctions suivantes :

- **Output 11-12**: Pression minimale (01NC)
- **Output 21-22**: Pression maximale (02NC)
- **Output 31-32**: Surcharge (08NO)
- **Output 41-42**: Up (09NO)

- 9 - TEST

```
NGV VER XX.XXX
9-TEST…
```

```
9.1 OVERP. VALUE
ENT=Start
```

Lance la routine pour les contrôles de la pression de tarage de la soupape de surpression. Pour utiliser cette fonction, voir le chapitre **Réglage de la soupape de surpression (VS)**.
Cette routine doit recevoir en entrée des signaux VS et V0 pour pouvoir fonctionner. Appuyer sur ENT pour lancer la routine. L'afficheur clignote pendant que la routine fonctionne, à la fin de la routine la valeur fixe est la valeur de tarage de la soupape de surpression.
Appuyer sur ESC pour sortir, et sur ENT pour lancer à nouveau la routine.

```
9.2 PIPE RUPTURE
ENT=Start
```

Lance la routine pour l'essai de la soupape d'arrêt. Pour utiliser cette procédure, voir le chapitre **Essai de la soupape d'arrêt (VC).**
Cette routine doit recevoir en entrée des signaux D et V0 pour pouvoir fonctionner. Appuyer sur ENT pour lancer la routine. La routine se termine avec la chute du signal D.
Appuyer sur ESC pour sortir, et sur ENT pour lancer à nouveau la routine.

```
9.3 UCM UP TEST
ENT=Start
```

Lance la routine qui vous permet de simuler le mouvement incontrôlé de la cabine en montée.
Pour utiliser cette fonction, voir le chapitre **Test en montée**
Cette routine nécessite que L'armoire de manœuvre , fonction en modalité normal (pas de inspection)
Appuyer sur ENT pour lancer la routine. Appuyer sur ESC pour sortir.

```
9.4 UCM DN TEST
ENT=Start
```

Lance la routine qui vous permet de simuler le mouvement incontrôlé de la cabine en descente.
Pour utiliser cette fonction, voir le chapitre **Test en descente**
Cette routine nécessite que L'armoire de manœuvre , fonction en modalité normal (pas de inspection)
Appuyer sur ENT pour lancer la routine. Appuyer sur ESC pour sortir.

```
9.5 VB TEST DOWN
ENT=Start
```

UTILISE SEULEMENT POUR LES TESTS EN USINE

```
9.6 VB TEST UP
ENT=Start
```

UTILISE SEULEMENT POUR LES TESTS EN USINE

```
9.7 RUN-RDY TEST
No test
```

Lance les routines pour tester si le système fonctionne correctement en cas de panne sur RUN / RDY. Pour utiliser cette fonction, voir le chapitre Simulation des défauts des sorties RDY et RUN. Appuyez sur ENT pour sélectionner l'erreur qui doit être simulés, appuyez sur ENT pour activer la condition de faute. Les conditions de faute sont : RUN always ON (RUN toujours actif), RDY always OFF (RDY toujours pas actif), RUN always OFF (RUN toujours pas actif), RDY always ON (RDY toujours actif).

NOTE
Sortir de le test, en utilisant ESC ne restaure pas la condition NO TEST necessaire pour le fonctionnement normal. Pour revenir à des paramètres de fonctionnement normal, vous devez sélectionner NO TEST et appuyer sur ENT pour confirmer la condition avant de vous quitter en appuyant sur ESC

```
9.8 S3 TUNING
ENT=Start
```

Lance la routine qui vous permet de positionner correctement la capteur S3. La commande ouvre le curseur VB, et vous permet de déplacer le capteur dans la correcte position d'activation. Pour utiliser cette fonction, voir le chapitre 6, **Déplacement de capteurs**. Appuyez sur ESC pour sortir.

- 10 - PROGRAMMATION AVANCEE

```
NGV VER XX.XXX
10-ADVANCED
```

```
10.1 PASSWORD
00000
```

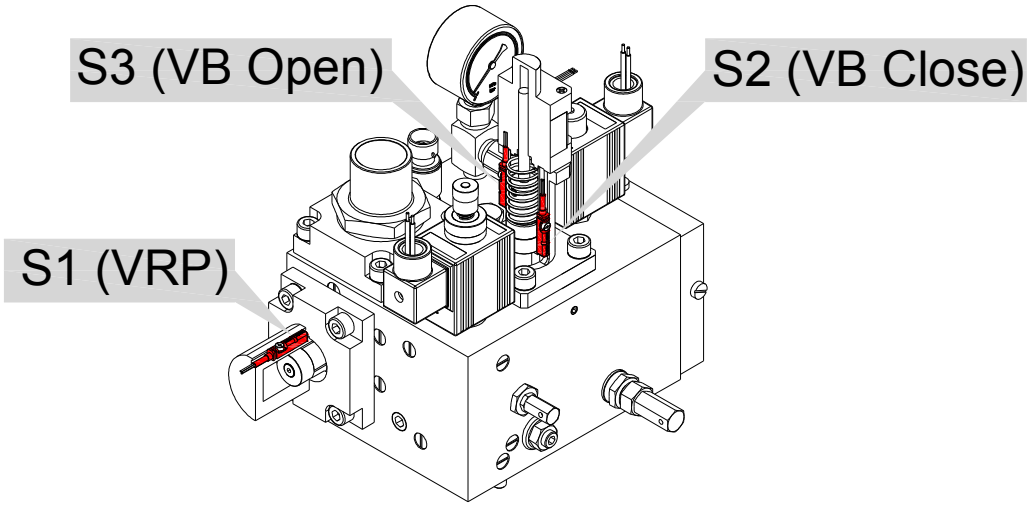
Si on écrit le mot de passe, on peut accéder à la liste complète, et modifier les paramètres de contrôle de la soupape NGV

5.4 LISTE DES FONCTIONS PROGRAMMABLES DES SORTIES

Le sorties 11-12; 21-22; 31-32; 41-42 sont programmables par rapport à la fonction exercée.
Chaque fonction peut être définie comme activée NO ou bien activée NC.

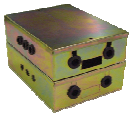
Funzione	Descrizione	Codice PT01	
0	Aucune fonction exercée, sortie OFF	FUN00	
1	Pression minimum (voir le paramètre **5.7** dans la section **Programmation**)	FUN01NC	FUN01NO
2	Pression maximum (voir le paramètre **5.10** dans la section **Programmation**)	FUN02NC	FUN02NO
3	Pression minimum ou Pression maximum	FUN03NC	FUN03NO
4	Température minimum (<5°C)	FUN04NC	FUN04NO
5	Température maximum (voir le paramètre **5.11** dans la section **Programmation**)	FUN05NC	FUN05NO
6	Température minimum ou maximum	FUN06NC	FUN06NO
7	Pleine charge (voir le paramètre **5.8** dans la section **Programmation**)	FUN07NC	FUN07NO
8	Surcharge (voir le paramètre **5.9** dans la section **Programmation**)	FUN08NC	FUN08NO
9	Indication d'état UP	FUN09NC	FUN09NO

5.5 TABLEAU DES PANNES

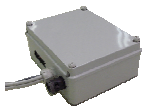


Panne	Description
00: NO ALARM	Pas d'alarme
01: SUPPLY LOW	Alimentation basse < Vdc - 15%
02: SUPPLY HIGH	Alimentation haute > 40 Vdc
03: PRESS. FAULT	Transducteur de pression PT en court-circuit
04: TEMP. FAULT	Transducteur de température TT en court-circuit
05: STEP MOTOR	Driver Moteur pas a pas SM surchauffé
06: S1 VRP OPEN	Contact S1 (VRP) ouvert avec l'installation arrêtée
07: S1 VRP OPEN	Contact S1 (VRP) ouvert en fin de course de descente
08: VS-VD INPUT	Commandes VS e D contemporaines
09: PRESS. MAX	Pression maximum > 5.10 PSTAT MAX
10: PRESS. MIN	Pression minimum < 5.7 PSTAT MIN
11: OIL TEMP LOW	Température du fluide minimum < 5°C
12: OIL TEMP HI	Température du fluide maximum > 5.11 COOL TEMP
13: S3 CLOSED	Contact S3 (VBO) fermée avec l'installation arrêtée
14: S2 OPENED	Contact S2 (VBC) ouvert avec l'installation arrêtée
15: S1 NOT OPEND	Contact S1 (VRP) n'est pas ouvert au début de course de descente
16: S1 NOT CLOSD	Contact S1 (VRP) n'est pas fermé en fin de course de descente
17: S2 NOT CLOSD	Contact S2 (VBC) n'est pas fermé en fin de course de descente
18: S3 NOT CLOSD	Contact S3 (VBO) n'est pas fermé à l'ouverture du VB
19: S2 NOT OPEND	Contact S2 (VBC) n'est pas ouvert à l'ouverture du VB
20: S1 ALRDY OPN	Contact S1 (VRP) ouvert avant de le départ en montée
21: S1 NOT OPEND	Contact S1 (VRP) n'est pas ouvert au départ/haute vitesse en montée
22: S1 NOT CLOSD	Contact S1 (VRP) n'est pas fermé au départ/haute vitesse en montée

5.6 ACCESSOIRES

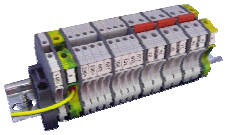


Box MR
40370007 +
61000010 +
40990003



Box MRL
60200369

NGVA3-XX
01: 70200334
02: 70200335
03: 70200336



Serrecâbles
2,5 mm: 60200397
6,0 mm: 60200400
10 mm: 60200401

PT01
70205360

24VDC:80395002C
12VDC:80395002C

6 ENTRETIEN ET DEPANNAGE

6.1 ENTRETIEN PROGRAMME

Pour une utilisation correcte et sûr de l'installation il est nécessaire d'en effectuer l'entretien préalable programmé selon le plan d'entretien résumé dans la table suivante. Pour déterminer la fréquence de l'entretien périodique, vous devez prendre en compte de nombreux paramètres, et notamment :

- Nombre de courses effectuées par an
- Périodes d'activité et d'arrêts
- Age et état de l'ascenseur
- Environnement et type d'immeuble dans lequel fonctionne l'ascenseur
- Les exigences liées aux usagers et aux charges transportées
- Les conditions de fonctionnement interne et externe (Climat, vandalisme, …)

Dans le tableau suivante les composants sont divisés en groupes et pour chaque groupe on a indiqué le type d'intervention et la périodicité prévue. Les instructions opérationnelles pour effectuer ces contrôles/essais sont détaillées dans les fiches d'entretien ci-jointes.
Il est rappelé que toutes les opérations indiquées ici sont applicables seulement si les composants sont réellement installés sur l'installation.

6.2 PLAN D'ENTRETIEN ET CONTROLES PERIODIQUES

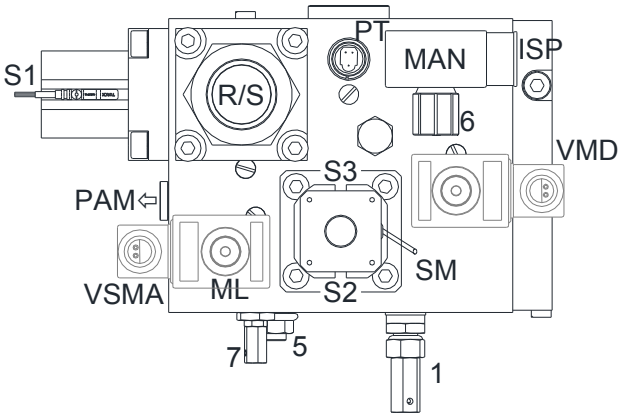
Opération de controle		Périodicité Maximum Conseille		
		INSTALLATION	MOIS	ANNEE
	Tenue des joints des vannes	☑	6	
	Contrôle niveau huile	☑	6	
	Caractéristiques de l'huile	☑	6	
	Efficacité des protections du moteur	☑	6	
	Filtre	☑		1
	Contrôle des pressions	☑	6	
	Contrôle du robinet d'exclusion (6)	☑	6	
	Epreuve en pression(pression statique x 2)	☑	6	
	Tenue de la vanne		6	
	Plaques et schémas	☑	6	
	Révision totale			5

6.3 FICHES D'ENTRETIEN

Opérations : (se référer à la figure)

Tenue des joints des vannes

- A la mise en place terminée et lors des visites périodiques, contrôler la tenue des joints de la manière suivante: avec l'huile à température ambiance, fermer la vanne (R/S) et ouvrir le robinet d'exclusion du manomètre (6). Vérifier que la pression indiquée sur le manomètre n'aille pas au dessous de 4 bar en 5 minutes



Contrôle niveau huile

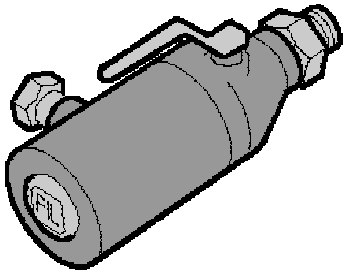
- Avec la cabine à l'étage le plus haut vérifier par moyen de la petite barre (F) ou de l'indicateur (L) que le niveau de l'huile soit au dessus du minimum (le moteur doit toujours être couvert pour l'huile)

Caractéristiques de l'huile

- Contrôler visuellement que l'aspect de l'huile n'ait pas changé. Cette opération doit être exécutée après que l'installation ait été en arrêt depuis quelques heures. Une fois par an il est opportun de faire couler un peu d'huile par le bouchon (J) sur le fond du réservoir en vérifiant qu'elle est propre. Continuer à faire couler jusqu'à voir de l'huile propre.

Efficacité des protections du moteur

- Déconnecter une des bornes des thermistances et contrôler que le dispositif de protection moteur marche correctement.



Filtre

- Contrôler le filtre principal (FIL) monté dans le silencieux et éventuellement le nettoyer.

Contrôle des pressions

- Procéder au contrôle des pressions statiques et dynamiques à mise en place finie. Vérifier de temps en temps que les valeurs trouvées soient inchangées.

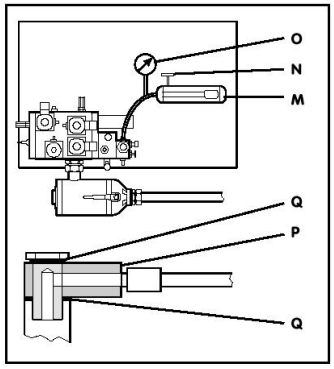
Contrôle du robinet d'exclusion manomètre (6)

- Fermer la vanne (R/S), ouvrir le robinet d'exclusion du manomètre (6) et décharger complètement la pression en agissant sur la soupape (VMD). Fermer le robinet du manomètre (6) à nouveau, ouvrir la vanne (R/S) et vérifier que le manomètre (MAN) n'indique pas de pression.

Epreuve en pression (pression statique x 2)

- L'exécution de cet essai vous assure que tous les équipements soumis à la pression, y compris ceux qui ne peuvent pas être contrôlés visuellement inclus, soient intacts.
- Pour exécuter cet essai correctement, se référer à la procédure suivante et à les figures

- Fermer le robinet d'exclusion du manomètre (6).
- Fermer la vanne (R/S). Enlever le manomètre (MAN).
- Joindre le refoulement de la pompe à la main d'essai (M) dans le trou laissé libre par le manomètre (G1/4") selon le schéma de la figure
- Ouvrir le robinet d'exclusion du manomètre (6).
- Ouvrir la vanne (R/S).
- Ouvrir le robinet (N) de la pompe à la main pendant une minute environ.
- Fermer à nouveau le robinet (N) de la pompe à la main.
- Actionner la pompe à la main (M) jusqu'à arriver graduellement la pression cherchée en contrôlant le manomètre (O) de la pompe. A essai fini, décharger la pression à zéro serrant avec un tournevis le poussoir sur la vanne (VMD) (Voir figure).
- Fermer le robinet du manomètre (6).
- Enlever la pompe d'essai (M).
- Monter le manomètre (MAN) à nouveau.



LÉGENDE:
M - pompe à main de test
N - robinet pompe à main
O - manomètre sur la pompe
P - raccordement de la pompe
Q - Rondelle en cuivre

Tenue de la vanne

- Fermer la vanne B et ouvrir le robinet d'exclusion du manomètre (6). Décharger complètement la pression en agissant manuellement sur la vanne (VMD). Vérifier que le manomètre (MAN) n'indique pas de pression.

Plaques, signaux et schémas

- S'assurer que toutes les plaques et les schémas soient en position correcte et bien lisibles: plaque des caractéristiques de l'huile, instruction pour manœuvre d'urgence, schéma électrique du tableau, schéma hydraulique de la centrale.

Révision totale

- Exécuter une révision totale de la centrale. A la fin de la révision effectuer tous les contrôles indiqués pour la mise en place de la centrale.
- Remplacer ou rétablir les composants qui ne marchent pas correctement.

NOTE
En cas de remplacement de l'huile, il ne doit pas être dispersé dans l'ambiance, mais être délivré aux sociétés spécialisées en récupération de l'huile épuisé.

NOTE
A la fin de la vie de la centrale, ne pas la disperser dans l'ambiance, mais s'adresser aux sociétés de recyclage ou directement au fabricant.

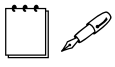
6.4 DEPANNAGE

Panne	Cause possible	Solution possible
01: SUPPLY LOW	Alimentation basse	Augmenter le Volt par l'ajustement ou remplacer l'alimenteur
02: SUPPLY HIGH	Alimentation haute > 40 Vdc	Réduire le Volt par l'ajustement ou remplacer l'alimenteur
03: PRESS. FAULT	Transducteur de pression PT en court-circuit	Remplacez le transducteur PT
04: TEMP. FAULT	Transducteur de température TT en court-circuit	Remplacez le transducteur TT
05: STEP MOTOR	Driver Moteur pas a pas SM surchauffé	Attendre le refroidissement du moteur. Si le problème revient après un court moment, remplacer le moteur pas à pas
06: S1 VRP OPEN	Contact S1 (VRP) ouvert avec l'installation arrêtée	Voir 13-22
07: S1 VRP OPEN	Contact S1 (VRP) ouvert en fin de course de descente	Voir 13-22
08: VS-VD INPUT	Commandes VS et D manquées	Assurez-vous que L'armoire de manœuvre envoie des signaux correctement
09: PRESS. MAX	Pression maximum > 5.10 PSTAT MAX	Vérifiez que la valeur correspond au donné du système. Si différente, corriger, si égale, rechercher pourquoi la valeur est dépassée.
10: PRESS. MIN	Pression minimum < 5.7 PSTAT MIN	Vérifier et corriger la cause qui ne permet pas à la pression de dépasser la valeur minimale.
11: OIL TEMP LOW	Température du fluide minimum < 5°C	Vérifier le fonctionnement ou installer une résistance de chauffage pour l'huile
12: OIL TEMP HI	Température du fluide maximum > 5.11 COOL TEMP	Si le paramètre 5.11 TEMP COOL < 70 °C, porter la valeur à 70 ° C Si le paramètre 5.11 TEMP COOL = 70 ° C peut être nécessaire d'installer un refroidisseur d'huile
13: S3 CLOSED	Contact S3 (VBO) fermée avec l'installation arrêtée	Vérifiez le bon fonctionnement du capteur, en approchant un aimant à sa partie blanche. Si la LED ne change pas d'état (ne s'allume pas si éteint, ou ne s'éteint pas si allumée), le capteur ne fonctionne pas et doit être remplacé. Si l'état de LED change (s'allume si éteinte, ou s'éteint si allumée), le capteur fonctionne correctement. Vous pouvez avoir besoin de repositionner le capteur (voir 6.5). Si le problème persiste sur le capteur S1 peut être VRP curseur défectueux (vérifier et / ou contacter l'assistance) Si le problème persiste sur les capteurs S2 et S3 peuvent être défectueux moteur pas à pas, (vérifier et éventuellement remplacer) ou le curseur VB (vérifier et / ou contacter l'assistance)
14: S2 OPENED	Contact S2 (VBC) ouvert avec l'installation arrêtée	
15: S1 NOT OPEND	Contact S1 (VRP) n'est pas ouvert au début de course de descente	
16: S1 NOT CLOSD	Contact S1 (VRP) n'est pas fermée en fin de course de descente	
17: S2 NOT CLOSD	Contact S2 (VBC) n'est pas fermée en fin de course de descente	
18: S3 NOT CLOSD	Contact S3 (VBO) n'est pas fermée à l'ouverture du VB	
19: S2 NOT OPEND	Contact S2 (VBC) n'est pas ouvert à l'ouverture du VB	
20: S1 ALRDY OPN	Contact S1 (VRP) ouvert avant le départ en montée	
21: S1 NOT OPEND	Contact S1 (VRP) n'est pas ouvert à le départ/haute vitesse en montée	
22: S1 NOT CLOSD	Contact S1 (VRP) n'est pas fermée en fin de course en montée	

6.4.1 DIAGNOSTIC DES ANOMALIES

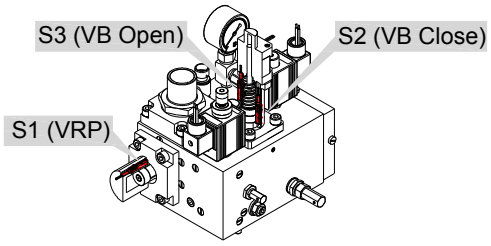
	Panne	Cause possible	Solution possible
1	Le Système - ne démarre pas, mais la pompe marche	N'arrive pas le signal VS de l'armoire de manœuvre. L'armoire de manœuvre ignore le signal RUN.	Vérifiez dans le menu 1.4 si le signal VS est reçue par la carte. Vérifiez que les signaux RUN et RDY sont exactement comme indiqué dans le diagramme 2.3.3
2	Le Système - Se déplace lentement en montée et en descente - S'arrête brusquement sans ralentir	Le menu 5.12 est réglé sur "Install" et le système ne se déplace que dans la vitesse d'inspection	Le réglage par défaut est "Install". Après la fin de l'installation doit être réglé le 5.12 = "Normal"
3	Le Système - ne se déplace que à basse vitesse	La carte - Ne reçoit pas le signal de vitesse (V0, V1, V2) - Reçoit le signal de vitesse après le signal de direction (VS, D)	Vérifiez (menu 1.4 S0123DICA) que les signaux de vitesse et de direction sont reçus de la carte. S'il ne sont pas reçus, vérifiez le flux des signaux à partir du panneau de manœuvre.
4	Le Système - démarre en montée brusquement (se déplace rapidement pour une partie de la course, il ralentit, puis retourne à la bonne vitesse)	Le moteur démarre avant le signal RUN	Vérifiez que les signaux RUN et RDY arrivent comme décrit au § 2.3.3. Vérifiez (menu 1.4 S0123DICA) que les signaux sont reçus et (menu 1.5 1234YND) qui sont envoyés avec succès de la carte. Le moteur ne doit être pas démarré avant les signaux : - VS command de montée - RUN - Out 4 = UP s'il est utilisé
5	Le Système - L'accélération en montée n'est pas uniforme (un petit sprint initial, et suivant l'accélération correcte)	Le temps de démarrage est incorrect, la ligne de décharge est ouverte en avance et l'huile arrive au piston avant que le moteur entre dans le couple	Augmenter la valeur du point 6.8 du menu pour retarder l'ouverture de la ligne de refoulement
6	Le Système - déplacement d'une façon irrégulière et imprécise	Les réglages de base sont erronés	Vérifiez (menu 5) que les paramètres correspondent aux valeurs réelles du système. En particulier, vérifiez les valeurs 5.5 Pstat MIN et 5.6 Pstat MAX
7	Le Système - arrêt en dessus / en dessous du niveau de l'étage lorsque la distance entre niveaux est réduite (<1,8 m)	L'arrivée est à la vitesse nominale (V0), plutôt que la vitesse intermédiaire (V1). La vitesse V1 intermédiaire est trop élevée	Assurez-vous que la carte reçoit la commande de vitesse V1 (menu 1.4 S0123DICA). Si la carte ne le reçoit pas, vérifiez le flux des signaux à partir de l'armoire de manœuvre et corriger l'erreur. Si la commande est reçue correctement, réduire la vitesse intermédiaire V1 (Menu 6.2 en montée, Menu 7.2 en descente - Valeur recommandée : 0,3 m / s) et / ou augmenter la distance de ralentissement.

8	Le Système - ne ralentit pas correctement	Le signal de vitesse (V0, V1 ou V2) ne se comportent pas comme requis dans § 3.5	Vérifiez (menu 1.4 S0123DICA) que l'état du signal de la vitesse V0 change de 1 à 0 lorsque le système entre dans la zone de ralentissement. Vérifiez que les paramètres 4.9, 4.10, 4.11 et 4.12 sont correctement définies (valeur implicite = 0) et autrement, insérez la valeur correcte. Si le problème persiste, contactez le support technique.
9	Le Système - ne s'arrête pas à l'étage	Le signal VS ou D n'est pas supprimé ou est désactivé trop tard (jusqu'à 1-2 cm du sol) La vitesse de ralentissement ou de nivellement est trop élevé.	Vérifiez (menu 1.4 S0123DICA) que le signal VS ou D est éteint, avant de l'arrivée à l'étage, au début de la zone de ralentissement. Si non, vérifiez le flux des signaux à partir de l'armoire de manœuvre et corriger l'erreur. Si cela ne résout pas le problème vérifier le réglage des paramètres du menu: 4.2, 4.4, 4.6 et 4.8 et, si différente de la valeur implicite, entrez la valeur implicite (valeur implicite = 0). Vérifiez que les valeurs des paramètres 6.4, 6.5, 7.4 et 7.5 sont la valeurs recommandée. (voir § 5.3) Si les valeurs implicites ne résout pas le problème, personnaliser la valeur des paramètres du menu: 4.2, 4.4 (min = cabine vide), 4.6 et 4.8 (max = cabine à pleine charge).
10	Le Système - s'arrête, quand il change de vitesse nominale à vitesse de ralentissement, avec la cabine vide ou à pleine charge.	Si les réglages de base sont correctes (Menu 5) la vitesse de ralentissement (6.4 et 7.4) peut être trop basse ou les paramètres pour compenser la vitesse de mise à niveau (4.2, 4.4, 4.6 et 4.8) sont trop bas.	Entrez les valeurs recommandées pour les paramètres du menu 6.4 et 7.4 ou augmenter l'offset de la vitesse lente (4.2, 4.4, 4.6 et 4.8)
11	L'armoire de manœuvre indique une pression minimale ne pas suffisante	La pression minimale est inférieure au minimum admis ou le signal de pression a une logique différente à partir de l'armoire de manœuvre. (La carte envoie un signal normalement fermé (NC), alors que le panneau de manoeuvre fonctionne avec un signal normalement ouvert (NO)	Vérifiez (Menu 1.1) la pression détectée sur le système, si la valeur est inférieure au minimum (5,7 bar) et que la LED rouge est allumée, vous devriez augmenter la pression minimale du système. Si la carte n'a pas d'erreur et que la pression est supérieure à 5,7 bar, vérifier que la carte et l'armoire de manœuvre travaillent avec la même logique (le deux NC ou NO)

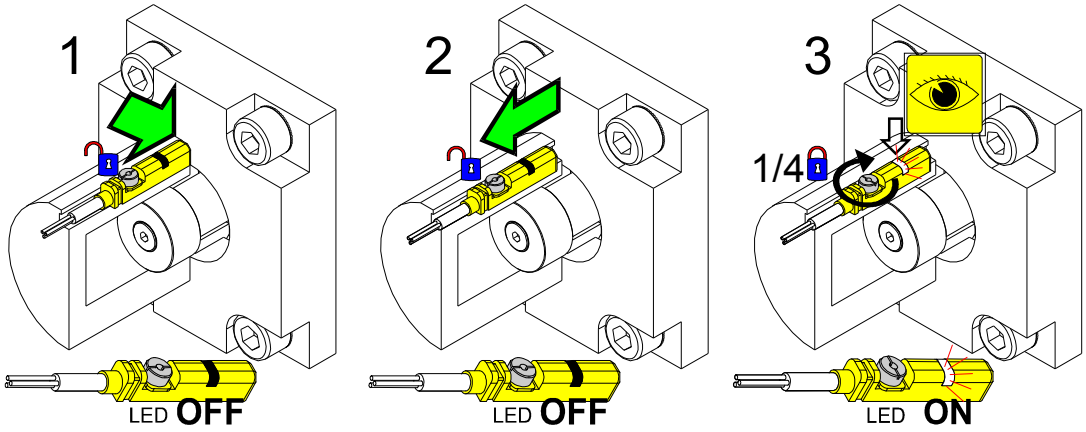


6.5 DEPLACEMENT DE CAPTEURS

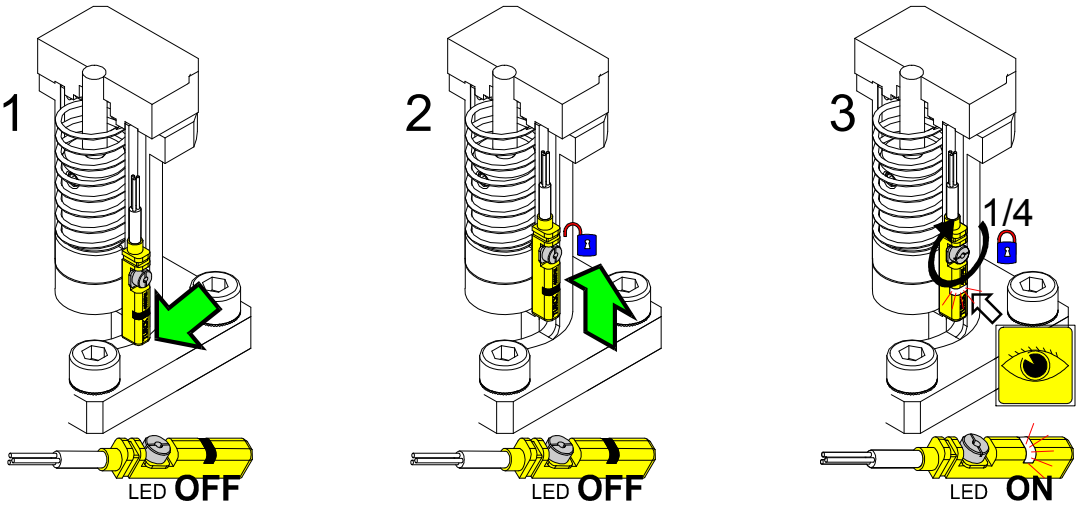
Le déplacement de capteurs doit être effectuée avec l'installation arrêtée.



6.5.1 CAPTEUR S1

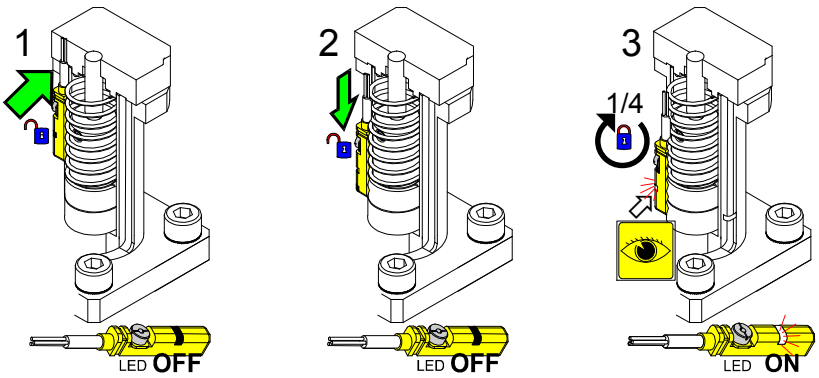


6.5.2 CAPTEUR S2



6.5.3 CAPTEUR S3

1. Utiliser le programmateur PT01, sélectionner la fonction **9.8 S3 tuning** et l'activer en appuyant sur ENT
2. Procédez comme indiqué dans la figure
3. Sortir de la fonction **9.8 S3 tuning** en appuyant sur ESC



7 CERTIFICATS

7.1 EXAMEN DE TYPE

ZERTIFIKAT ◆ CERTIFICATE ◆ 認証書 ◆ СЕРТИФИКАТ ◆ CERTIFICADO ◆ CERTIFICAT

TÜV SÜD Italia

CERTIFICATO DI ESAME DI TIPO
TYPE EXAMINATION CERTIFICATE

Certificato N.: *Certificate No.:*	**DCI 001/2**
Nome ed indirizzo del titolare: *Name and Address of the certificate holder:*	GMV S.p.A. Via Don Gnocchi, 10 20016 Pero (MI) Italy
Data della domanda: *Date of submission:*	06/09/2010
Nome ed indirizzo del fabbricante: *Name and address of manufacturer:*	GMV S.p.A. Via Don Gnocchi, 10 20016 Pero (MI) Italy
Prodotto, Tipo: *Product, Type:*	Dispositivo idraulico contro il movimento incontrollato della cabina ai piani a porte aperte, NGV A3 1 ¼" - NGV A3 1½" *Hydraulic device to prevent uncontrolled movement of the car with open doors, NGV A3 1 ¼" - NGV A3 1½"*
Norme di riferimento: *Reference rules:*	EN 81-2:1998 + A3:2009
Laboratorio di prova: *Test Laboratory:*	TÜV Italia S.r.l. Via Carducci, 125 20099 - Sesto San Giovanni (MI)
Data e numero rapporto di prova: *Date and number of test report:*	18/01/2011 TR DCI 001 13/02/2012 TR DCI 001/2
Esito *Result*	Il dispositivo esaminato se collegato a un idoneo dispositivo di individuazione e interruzione, installato e utilizzato secondo le istruzioni del Fabbricante, è risultato conforme alle disposizioni della Norma di riferimento. *The device examined, if connected to an appropriate detection/interruption device, installed and used according to the Manufacturer's instructions, is in compliance with the provisions of the reference Rules.*

COPIA
COPY

Il presente certificato è valido solo se accompagnato dal pertinente allegato
This certificate is valid only if accompanied by the pertinent Annex

Luogo, data:
Sesto San Giovanni, 20/02/2012

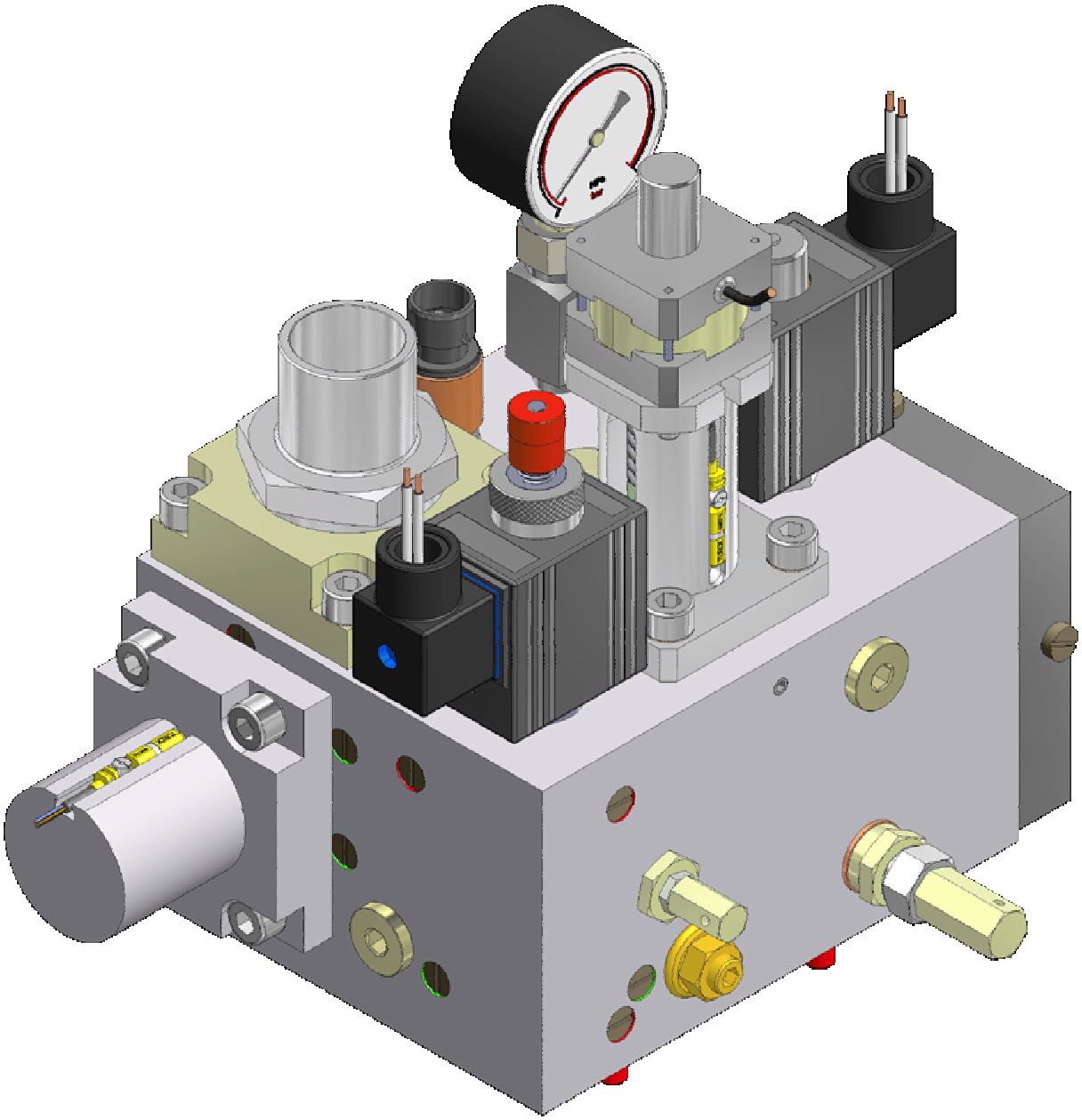
Ulteriori informazioni sono riportate in allegato
Si prega vedere le note sul retro.
Further information are enclosed
Please see remarks on reverse.

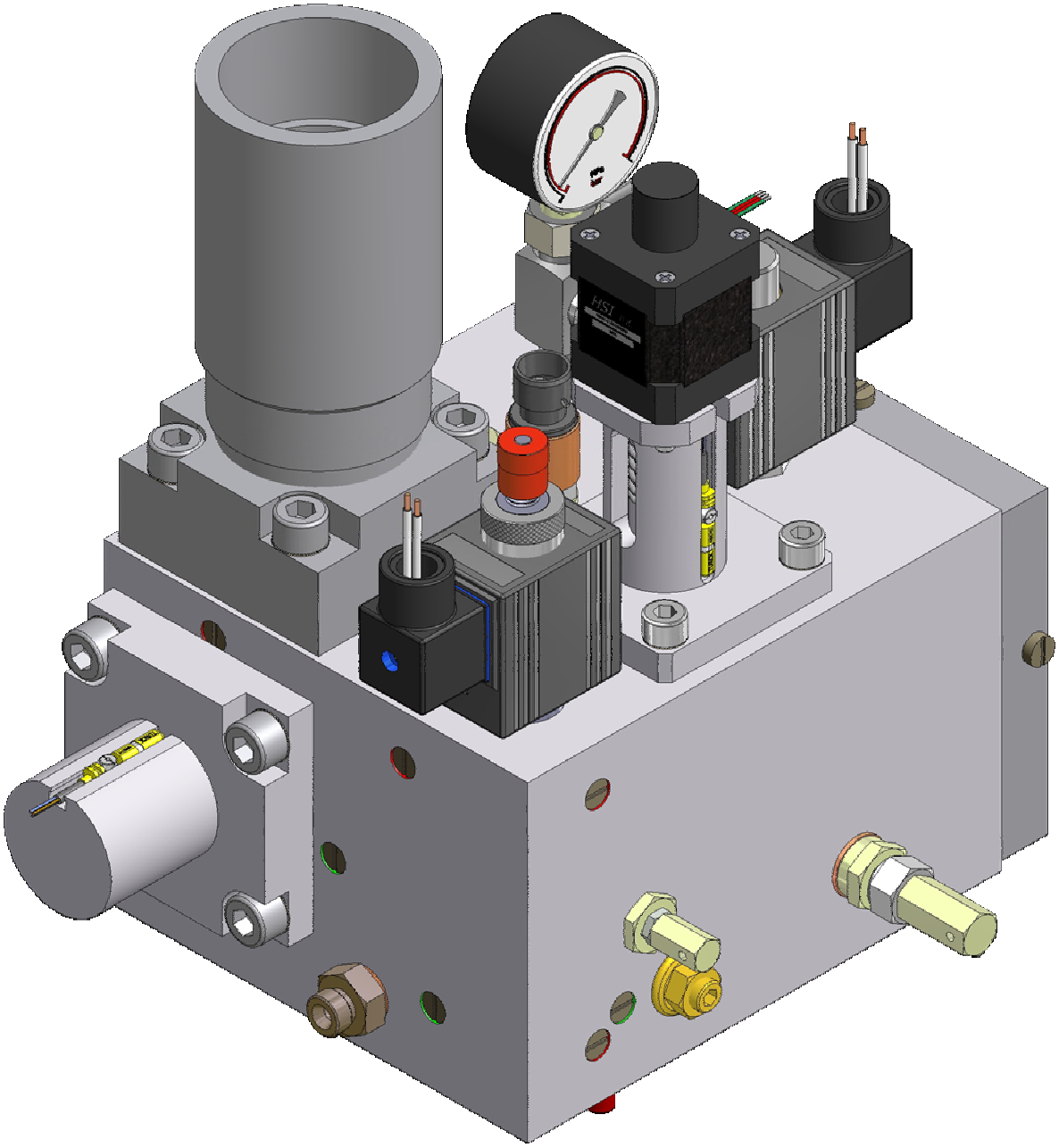
Andrea Vivi
Amministratore Delegato – CEO
TÜV Italia S.r.l.

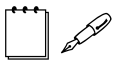
TÜV Italia • Gruppo TÜV SÜD • Via Carducci 125, Pal. 23 • 20099 Sesto San Giovanni (MI) • Italia • www.tuv.it TÜV®

7.2 CONFORMITE

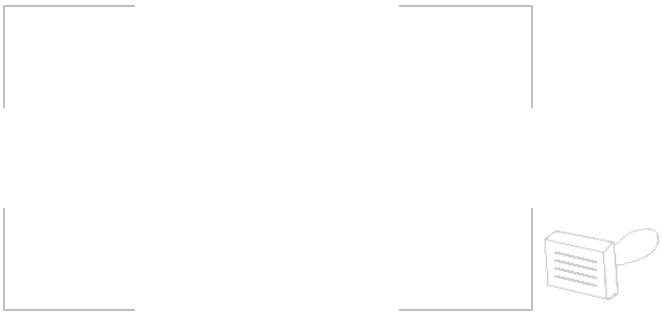
UNI EN 12016:2008 - UNI EN 12015:2005, EN 50178:1997 - IEC 60974-1:2007,
UNI EN 81-2:2010 §F.6.3.1.1.a) - CEI EN 60068-2-6:2008,
UNI EN 81-2:2010 §F.6.3.2. - IEC 60068-2-1:2007 - IEC 60068-2-2:2007







APPARECCHIATURE FLUIDODINAMICHE
E COMPONENTI PER ASCENSORI



GMV SPA

VIA DON GNOCCHI, 10 - 20016 PERO – MILANO (ITALY)
TEL. +39 02 33930.1 - FAX +39 02 3390379
HTTP://WWW.GMV.IT - E-MAIL: INFO@GMV.IT

Azienda
CERTIFICATA
UNI EN ISO 9001

Doc. n° 1 0991 483 Rev. 1.06 - 06.09.2012 File: NGVA3-MI-03-10991483FR-106.doc - (J2)